Format bestedingsplannen Aanvullende Post v2.0

Versterking bronmaatregelen stikstof, maximale rekenafstand 25 km (Hordijk) – motorvervanging binnenvaart

Achtergrond

- In de financiële bijlage van het regeerakkoord is de volgende passage opgenomen: *"Intensiveringen (inclusief uitvoeringskosten) die nadere uitwerking behoeven worden op de aanvullende post van het ministerie van Financiën geboekt in afwachting van concrete en doelmatige beleidsvoorstellen. Intensiveringsmiddelen worden vervolgens jaarlijks tranchegewijs uitgekeerd onder voorbehoud van een doelmatig bestedingsplan met daarin onder andere aandacht voor hoe en wanneer wordt geëvalueerd en hoe hiervoor data worden verzameld."*
- Voor de overheveling van middelen wordt zo veel mogelijk aangesloten bij reguliere begrotingsmomenten (voorjaar, julibrief, augustusbrief of najaarsnota).
- Om invulling te geven aan het jaarlijks tranchegewijs uitkeren van de middelen, is in de bestedingsplannen aandacht voor de fasering van de intensivering en de nodige tussenstappen.
- Onderstaand format bevat alle elementen die aan de orde moeten komen in een bestedingsplan. Het invullen van het format dient als uitgangspunt voor het gesprek met de IRF.
- In de bijlage van het format is een bondig voorbeeld opgenomen om zaken als doelen, doeltreffendheid en doelmatigheid te illustreren.
- Uiteraard verschilt toepassing van het format per beleidsterrein en mogelijk per individuele casus. Sommige vragen zullen voor bepaalde beleidsterreinen belangrijker worden gevonden dan voor andere. Hiervoor geldt het principe van maatwerk.
- Op basis van ervaringen en gesprekken met gebruikers is het format in najaar 2018 herzien. Doel van de herziening is het format meer to-the-point te maken.

1. Aanleiding

1.1 Wat is de letterlijke tekst in het regeerakkoord of wat is er richting Tweede Kamer gecommuniceerd (doel of maatregel)?

In de reactie op het advies van het adviescollege Meten en Berekenen Stikstof (commissie Hordijk) heeft het kabinet besloten een maximale rekenafstand van 25 kilometer te gaan hanteren voor depositieberekeningen met AERIUS Calculator in het kader van toestemmingsverlening op grond van de Wet natuurbescherming.
Als extra waarborg om te voorkomen dat het totaal aan (achtergrond)deposities, inclusief de projectbijdragen buiten de maximale rekenafstand, leidt tot verslechtering van natuurwaarden in Natura 2000-gebieden, acht het kabinet het noodzakelijk om op korte termijn extra passende maatregelen te treffen in de vorm van extra bronmaatregelen.
BRON: Kamerbrief vervolgacties naar aanleiding van het eindrapport van het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

In de Miljoenennota is voor deze extra bronmaatregelen 150 miljoen gereserveerd op de Aanvullende Post, dit is opgenomen in miljoenennota onder het kopje 'Reservering extra bronmaatregelen Hordijk'.
In antwoord op kamervragen is aangegeven dat voor een deel van dit budget gedacht wordt aan maatregelen voor verduurzaming van de binnenvaart. Zie bijvoorbeeld:
Detail 2022D00179 | Tweede Kamer der Staten-Generaal

Met de IenW bestedingenplannen voor de subsidieregeling walstroom Zeevaart, het voorliggende plan voor motorvervanging binnenvaart en het LNV bestedingenplan voor ophoging van de tweede tranche Rpav wordt bij voorjaarnota 2022 definitieve instemming gevraagd op de verdeling van het bedrag van 150 miljoen (32 miljoen voor intensivering van de subsidieregeling walstroom Zeevaart, 26 voor motorvervanging binnenvaart en 92 miljoen voor ophoging van de tweede tranche van de Rpav (opkoopregeling landbouw).

1.2 Hoe ziet de meerjarige reeks eruit? Is een deel van de reeks al aangevraagd in een eerder bestedingsplan?[1] Welk deel wordt aangevraagd in dit bestedingsplan en welk deel resteert?
NB: de specifieke besteding van de middelen wordt beschreven in vraag 2.2.

Indien in 2024 nog niet het structurele bedrag is bereikt, wordt de meerjarige reeks, tot het jaar waarin de uitgaven structureel zijn, toegevoegd aan de tabel.

Reeks totale middelen Hordijk

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Struc.	Struc. in
Totale reeks AP		20	45	70	15			
Eerder aangevraagd								
Beoogd budget huidig plan		10	8	8				
Resterend		10	37	62	15			

Reeks motorvervanging

[1] Het gaat hierbij om een goedgekeurd bestedingsplan, onafhankelijk van het moment van budgettaire verwerking.

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Struc.	Struc. in
Totale reeks		10	8	8				
Eerder aangevraagd								
Beoogd budget huidig plan		10	8	8				
Resterend		-	-	-				

De totale reeks voor deze bronmaatregel wordt middels dit bestedingsplan aangevraagd.

1.3 Wat is het probleem dat wordt beoogd om op te lossen?
Licht toe:

- *Welk probleem wordt beoogd op te lossen.*

Zo'n drie kwart van de Nederlandse binnenvaartvloot (totale Nederlandse binnenvaartvloot telt zo'n 8000 schepen) vaart nog met oude motoren die nog minder presteren dan CCR I niveau. De nieuwe Europese regelgeving (minimaal Stage V niveau) die dit jaar ingaat voor nieuwbouw van schepen of bij noodzakelijke vervanging van een motor, laat het grootste deel van de vloot ongemoeid. Deze schepen kunnen nog lange tijd door blijven varen zonder verder te verduurzamen. Schepen die een werkende motor aan boord hebben, kunnen hiermee doorvaren en kunnen deze lange tijd laten reviseren, zonder deze te vervangen voor een schonere en nieuwe motor.

Inzet is door ophoging van het subsidieplafond voor motorvervanging binnen de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2022-2026 te komen tot een versnelling in de vervanging van oude binnenvaartmotoren voor schonere die voldoen aan minimaal de Stage V-normen.

Toelichting
Nederland bevat naar schatting zo'n 8000 binnenvaartschepen, de grootste binnenvaartvloot van Europa. Drie kwart daarvan is uitgerust met oude vervuilende motoren die dateren van voor 2003 en die derhalve nooit aan een typegoedkeuring onderworpen zijn om hun uitstoot vast te stellen. De eerste uitstootnormen voor binnenvaartmotoren deden hun intrede in 2003 (CCR I norm). De normen werden aangescherpt in 2008 (CCR II) en vervolgens nog verder aangescherpt met verordening (EU) 2016/1628 over niet voor de weg bestemde mobiele machines (Stage V, NRMM verordening). In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de verschillende uitstootwaarden:

	CO [g/kWh]	*HC [g/kWh]*	*NOx [g/kWh]*	*PM [g/kWh]*	*PN [n/kWh]*
CCR1	5,0	1,3	9,2-12,98	0,54	NVT
CCR2	3,5	1,0	6,0-11,0	0,20	NVT
NRMM-Stage IIIA (IWV)	5,0	*$HC+NO_x$: 7,2-11*		0,27-0,50	NVT
NRMM-Stage V (IWP)	3,5	0,19	1,8	0,015	$1x10^{12}$

De bovenstaande normen golden en gelden alleen voor motoren die vanaf de datum van introductie van de norm op de markt werden gebracht en in schepen werden ingebouwd.

Vanaf dit jaar geldt de Europese verplichting (Verordening (EU) 2016/1628) om te voldoen aan de zogeheten Stage V – normen. Voor nieuwbouw is het verplicht om per maart dit jaar al een motor in te bouwen voor minimaal Stage V niveau. Ook is dit vanaf dit jaar (mei a.s. met verlenging van 9

maanden wegens de pandemie) verplicht voor eigenaren van schepen die dan een nieuwe motor aanschaffen (nieuwbouw dan wel vervanging van de oude motor), om minimaal een Stage V niveau motor aan te schaffen.
Schepen die een werkende motor aan boord hebben kunnen doorvaren en kunnen deze lange tijd laten reviseren. De nieuwe Europese regelgeving laat dus een zeer grote groep (meerderheid sector) de komende jaren ongemoeid. Bij goed onderhoud kunnen binnenvaartmotoren decennialang mee. Het verschil tussen CCR I en de nu geldende Stage V-norm voor stikstofuitstoot (NOx) bij nieuwe motoren ligt tussen de 80 en 86%. Zo'n drie kwart van de Nederlandse binnenvaartvloot vaart rond met motoren die nog minder presteren dan CCR I niveau.

- *Wat de gewenste situatie of doel(en) is (zijn)?*

Inzet op deze regeling stimuleert een versnelling in de vervanging van oude motoren voor schonere die voldoen aan minimaal de Stage V-normen. Gezien het grote animo voor motorvervanging (die is gebleken bij beschikbaar stellen van subsidie vanuit de Green deal zeevaart, binnenvaart en havens van IenW in 2021), ligt hier een kans om snel tot stikstofreductie te komen.
Bovendien wordt hiermee bijgedragen aan de integraliteit van de klimaat- en stikstofopgave doordat deze motoren schoner zijn over de hele linie (waaronder ook CO2 en fijnstof).
De motorvervanging is onderdeel van het *zero emission* traject binnen de binnenvaartsector, waarbij de zogenoemde stage V motoren nodig zullen zijn om in 2050 tot *zero emission* te komen.

1.4 Wat zijn de beoogde meetbare/concrete resultaten (SMART)?
Licht zo concreet mogelijk toe welk resultaat wanneer bereikt moet zijn.

Toelichting:

De ambitie van het totale aanvullende pakket is een extra stikstofreductie van 3 mol/ha/jaar. Bij de samenstelling van het pakket zijn ambtelijk de opbrengsten als volgt ingeschat:

Pakket	**overheidsuitgaven € mln.**	**Te verwachten depositiereductie (mol N/ha/jr)**	**kosten per mol N/ha/jr in € mln.**
Rpav/Lbv	92	2	46
Walstroom zeevaart	32	0,4[2]	80
Motorvervanging binnenvaart	**26**	**0,7**	**37**
Totaal	**150**	**3,1**	**48**

Uit het TNO-kosteneffectiviteitsonderzoek voor de besteding van deze 26 mln euro voor motorvervanging kan 0,3-0,8 kton NOx/jaar worden gereduceerd op de korte termijn van 2 jaren, en in totaal 1,2-2,4 kton NOx. De kosteneffectiviteit wordt geschat op 0,05-0,09 kg NOx/Euro.
De reductie per jaar is op basis van de uitstoot per jaar van de schepen met motorvervanging. De totale reductie is op basis van de vervroeging (tov de autonome vervanging), ofwel het aantal jaren vervroeging keer de reductie in emissies per jaar.

Motorvervanging	0,3-0,8 kton NOx/jaar	0,05-0,09 kg NOx/Euro	Hoog	Vervroeging vervanging van oude motoren

[2] Rekening houdend met de mogelijkheid dat de initiatiefnemer het eigen gefinancierde deel van de depositiereductie kan inzetten voor extern salderen (waarvan conform kabinetsbeleid 30% wordt afgeroomd ten gunste van de natuur)

Voorts heeft Stage V (of Euro VI) motorvervanging aanzienlijke additionele voordelen op het gebied van CO2 en fijnstof (PM) reductie.
Door de combinatie van efficiëntere motoren en 'right sizing', leidt motorvervanging naar verwachting tot een gemiddelde daling van het verbruik en de CO2 emissie van 15%.
De PM emissie zal naar verwachting gemiddeld 85% lager zijn dan de bestaande vloot.

2. Beleidsinstrumentarium

2.1 Wat is het (gekozen) beleidsinstrumentarium?
Licht toe welk(e) beleidsinstrument(en)[3] gekozen zijn en wat deze concreet inhouden. Denk bijvoorbeeld aan een subsidieregeling; een nieuwe wet of een publiekscampagne.

Toelichting:
Door gebruik te maken van het onderdeel motorvervanging (ophoging subsidieplafond) binnen de Tijdelijke subsidieregeling binnenvaartschepen 2021-2025.

Binnen deze lopende subsidieregeling is het mogelijk om een keuze te maken tussen de aanschaf en installatie van een nieuwe motor met minimaal Stage V niveau (met budget uit de Green deal zeevaart, binnenvaart en havens van IenW) of de aanschaf en installatie van een SCR-katalysator (bronmaatregel gefinancierd vanuit de structurele aanpak stikstof). Door ophoging van het subsidieplafond voor motorvervanging kan meer worden ingezet op motorvervanging, de vraag naar subsidie voor motorvervanging is zeer groot gebleken. Dit in tegenstelling tot de vraag naar subsidie voor een SCR-katalysator.

2.2. Hoe ziet de specifieke besteding van de middelen eruit?
Ga daarbij ook in op de p (prijs) en de q (aantal).

Toelichting:
De concrete besteding hangt af van het individuele schip en de motor. Binnenvaartschepen en –motoren zijn er in alle soorten en maten. De gemiddelde kosten voor een motorvervanging worden geraamd op €250.000,-. Er wordt uitgegaan van maximaal 40% subsidie met een maximum van €200.000 per aanvraag. Eigen financiering is dus minimaal 60%. Dit maximale subsidiebedrag is gebaseerd op de moeilijke financiële situatie van de meeste binnenvaartschippers. De winstmarges zijn nagenoeg laag en daardoor komen de investeringen in de verduurzaming van het schip moeilijk op gang. Veelal is het schip grotendeels eigendom van de bank.
Voor €26 mln. kunnen ruim 200 motoren worden vervangen waardoor minimaal Stage V niveau bereikt kan worden. Alhoewel dit aantal binnen de totale vloot relatief laag is, zorgt het voor een belangrijke verduurzamingsstimulans in de binnenvaartsector (schippers, motorfabrikanten en toeleveranciers) en de brede logistieke keten (modal shift van weg naar water/spoor).

2.3 Hoe vindt de uitvoering plaats?
Licht toe welke partijen betrokken zijn en hoe ziet hun betrokkenheid eruit, zowel financieel als niet-financieel. Leg ook uit wat de belangrijkste risico's voor de uitvoering zijn.

Toelichting:
De subsidieregeling wordt uitgevoerd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Dit is de instantie die over het algemeen is belast met uitvoering van subsidieregelingen van het Rijk en de organisatie van de RVO is volledig ingericht op dit soort activiteiten.

De brancheverenigingen in de binnenvaart (CBRB, BLN-Schuttevaer, EICB en ASV) zijn betrokken en communiceren met hun leden zo veel mogelijk van de regeling gebruik te maken. Daarnaast zullen decentrale overheden, verladers en banken worden gevraagd om op basis van de Green Deal specifieke voordelen toe te kennen aan schepen met een gunstig milieulabel. Ook dit label is in het kader van de Green Deal ontwikkeld.

[3] In het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving is een lijst opgenomen met allerlei beleidsinstrumenten

2.4 Doeltreffendheid: licht toe op welke wijze de inzet van deze beleidsinstrumenten (vraag 2.1) leidt tot de doelen/resultaten die geformuleerd zijn bij 1.3 en 1.4?[4]
Baseer je bijvoorbeeld op wetenschappelijke literatuur, beleidsdoorlichtingen en -evaluaties of experts, etc. Geef aan in hoeverre de gekozen instrumenten er in zullen slagen de geformuleerde doelen/resultaten te bereiken. Benoem daarbij ook eventuele externe factoren die kunnen bijdragen aan het wel of niet bereiken van de doelen/resultaten. Sta ook stil bij eventuele (positieve of negatieve) neveneffecten van het gekozen instrumentarium.

Toelichting:
De stikstofreductie door motorvervanging naar minimaal Stage V niveau was nog niet eerder onderbouwd. Op verzoek van IenW is hiervoor een kosten-effectiviteitsonderzoek door TNO uitgevoerd naar de (extra) inzet van motorvervanging binnen de huidige regeling. Hierbij zijn ook de voordelen en nadelen onderzocht t.o.v. de inzet van SCR-katalysatoren en de mogelijke inzet van een roetfilter (naast een SCRkatalysator).
Ook zijn de mogelijkheden verkend naar een verhoging van de maximale subsidie per aanvraag van €200.000 naar €400.000.

Met flankerend beleid vanuit de IenW Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens wil IenW de verduurzaming vanuit de branche stimuleren. Dit gebeurt met name met de introductie van het milieulabel voor binnenvaartschepen. Decentrale overheden, verladers en banken zullen op basis van de Green Deal en het Schone Lucht Akkoord in de toekomst steeds meer eisen gaan stellen aan de milieuprestatie van schepen. Rotterdam zal vervuilende schepen vanaf 2025 uit haar haven gaan weren. Door van deze subsidie gebruik te maken kunnen schippers daarop inspelen. De brancheverenigingen in de binnenvaart zullen bovendien een ondersteunende rol vervullen door hun leden aan de sporen van de regeling gebruik te maken.

2.5 Doelmatig[5] bereiken van de doelen/resultaten: licht toe waarom de gekozen beleidsinstrumenten (vraag 2.1) het meest efficiënt zijn voor het behalen van de doelen/resultaten (vraag 1.3 en 1.4).

Toelichting:
De keuze binnen de verschillende scenario's (ophoging subsidieplafond motorvervanging; ophoging subsidieplafond SCR-katalysator; aanpassing regeling met toevoeging SCR-katalysator + roetfilter (DPT); ophoging maximale subsidie van €200.000 naar €400.000) concentreert zich op enerzijds de kosteneffectiviteit en anderzijds de mate van zekerheid en snelheid van behalen van opbrengsten. In de tabellen hieronder zijn de verschillen in opbrengsten, kosteneffectiviteit en belangstelling voor de regelingen en opties onder elkaar gezet.

Opties	**Stikstofreductie**	**Kosteneffectiviteit**	**Belangstelling**	**Neveneffecten**
Motorvervanging bij huidige regeling	0,2-0,4 kton NOx/jaar	0,05-0,10 kg NOx/Euro	Hoog (ca. €20 mln. aan subsidie-aanvragen per jaar)	Vervroeging vervanging
SCR-katalysator (retrofit binnenvaart)	0,2-0,4 kton NOx/jaar	0,10-0,35 kg NOx/Euro	Laag (ca. €3 mln. aan subsidie-aanvragen per jaar)	Mogelijk beperkte duurzaamheid

[4] Er zijn allerlei hulpmiddelen voorhanden die het onderbouwen van doeltreffendheid en doelmatigheid kunnen ondersteunen. Een aantal voorbeelden:
- De handleiding publieke businesscase;
- Algemene leidraad voor MKBA's;
- Het CPB heeft de 'kansrijk' reeks uitgebracht, met allerlei *evidence based* beleidsinzichten. (bijvoorbeeld over arbeidsmarktbeleid; onderwijsbeleid of woonbeleid).

[5] Doelmatigheid wordt op twee 'niveaus' gedefinieerd in dit format. 1) (vraag 2.5) de efficiëntie in het halen van de geformuleerde doelstellingen. 2) (vraag 2.6) de efficiëntie waarmee de uitvoering is georganiseerd.

bij huidige regeling				
Verhoging huidige regeling met €26 mln. motorvervanging	0,4-0,8 kton Nox/jaar	0,05-0,10 kg NOx/Euro	Hoog (ca. €20 mln. aan subsidieaanvragen per jaar)	Vervroeging vervanging
SCR-katalysator + DPT Aanpassing huidige regeling	0,3-0,5 kton NOx/jaar max	0,06-0,20 kg NOx/Euro	Hoog (ca. €9 mln. aan subsidieaanvragen per jaar)	Mogelijk beperkte duurzaamheid

Tabel 1 Overzicht reductiepotentieel en kosteneffectiviteit van de verschillende opties op basis van gegevens uit TNO- onderzoek naar subsidieregeling voor binnenvaart..

De optie motorvervanging kent een lagere kosteneffectiviteit dan de SCR-katalysator en de mogelijke combinatie van een SCR-katalysator met roetfilter (DPT). Voor de schipper ligt deze kosteneffectiviteit overigens anders; daar kent een SCR-katalysator gebruikskosten terwijl de nieuwe motor zuiniger is en de brandstofkosten dus lager zijn. Bovendien lopen de levensduur van een nieuwe motor met geïntegreerde katalysator en filtersysteem parallel en is dit systeem af fabriek beter geoptimaliseerd en op elkaar afgestemd dan bij motormanagement (revisie) of katalysator management. De levensduur van een nieuwe motor is ook veel langer. De kosten van installatie van een nieuwe motor versus een motorrevisie met installatie van de SCR-katalysator is voor de schipper vergelijkbaar. Retrofits vertonen in de praktijk wel meer kuren en vergen extra onderhoud. Operationele kosten en onderhoud zijn ook hoger. De opbrengst van retrofit zou mogelijk hierdoor ook lager kunnen zijn dan aanvankelijk werd ingeschat.
Ook is bij een nieuwe motor sprake van een gesloten roetfilter dat zeer effectief is voor het verlagen van fijnstofuitstoot met typisch 95%. Ook kan de uitstoot beter gemonitord worden.
Motorvervanging draagt bij aan de integraliteit van de klimaat- en stikstofopgave doordat deze motoren schoner zin over de hele linie (waaronder dus ook CO2 en fijnstof).

De belangstelling voor de motorvervanging binnen genoemde subsidieregeling is veel groter dan verwacht. Vorig jaar was het beschikbare budget al snel besteed. Sinds 1 januari jl. is al voor €15 mln. aan subsidies voor motorvervanging aangevraagd, terwijl het beschikbare budget voor dit jaar maar €5,9 mln. is. Op korte termijn kunnen al voor €9 miljoen aan subsidies worden verleend bij voldoende budget, anders zullen deze op korte termijn moeten worden afgewezen. Overigens zijn er na dit jaar geen IenW middelen meer beschikbaar voor motorvervanging.

Bij ophoging van het subsidieplafond voor motorvervanging met €26mln. kunnen deze met vrij grote zekerheid binnen drie jaar zijn weggezet in subsidies.

De kosteneffectiviteit van de aanschaf en installatie van enkel een SCR-katalysator is in theorie beter dan bij motorvervanging. Echter tegen verwachting in blijft de belangstelling en praktische inzet voor een SCR-katalysator ruim achter ten opzichte van de inzet van motorvervanging.

Naast het voorstel tot ophoging van het subsidieplafond voor motorvervanging (inzet €26mln. over 3 jaar) wordt komende maanden uitgewerkt (mede op basis van het TNO-rapport en de tussentijdse evaluatie van de regeling) hoe met de al beschikbare stikstofmiddelen voor SCR-katalysatoren de bestaande regeling aangepast kan worden (ook hier kan gedacht worden aan de inzet van (een deel) van budget voor motorvervanging, of toevoeging van een roetfilter en/of verhoging maximale subsidie per aanvraag zodat ook grotere motoren meer in aanmerking komen).

2.6 Doelmatig uitvoeren: licht toe waarom de gekozen uitvoering (vraag 2.3) het meest efficiënt is.

Toelichting:
Uitvoering door RVO is het meest efficiënt vanwege de ruime ervaring met en kennis van dit soort subsidieregelingen. Hun hele organisatie is ingericht op het uitvoeren van subsidieregelingen voor de

Rijksoverheid en RVO is bovendien al bij de ontwikkeling van de subsidiereling betrokken. RVO heeft ook op het gebied van de binnenvaart al subsidieregelingen uitgevoerd zoals de Subsidieregeling duurzame scheepsbouw. Bij de uitvoering zal RVO bovendien gebruik maken van de expertise van het Expertise en Innovatiecentrum Binnenvaart (EICB).

3. Evaluatie

3.1 Met welke concrete informatie wordt bepaald of de geformuleerde doelen/resultaten bereikt zijn?
Bij voorkeur worden hiervoor indicatoren gebruikt, maar er kan ook gebruik worden gemaakt van andere cijfers, statistieken of kerncijfers. Als kwantitatieve (meetbare/concrete) gegevens niet mogelijk zijn, kies dan voor kwalitatieve informatie op basis waarvan je doelbereik kunt vaststellen.

Goede indicatoren voldoen aan een aantal criteria:
- *De indicator meet wat deze moet meten (valide)*
- *De indicator is feitelijk (objectief)*
- *De indicator is op tijd beschikbaar*
- *De indicator kan keer op keer verzameld worden*
- *De indicator is transparant (duidelijk hoe deze tot stand is gekomen)*

Toelichting:
Bij de aanvraag van de subsidie verschaft de aanvrager concrete informatie over de motor en de beoogde maatregelen. Op totaal niveau kan dan worden vastgesteld hoeveel motoren er zijn vervangen en hoe dit heeft bijgedragen aan de totale stikstof- en CO2-reductie.
Om te bepalen of de doelen ook worden behaald is op basis van de Green Deal voorzien in een aantal vormen van flankerend beleid. De belangrijkste is de introductie van een labelsysteem voor binnenvaartschepen waarmee de emissieprestatie per schip in beeld kan worden gebracht, zowel voor broeikasgassen als voor milieuverontreinigende stoffen zoals stikstof. Schepen zullen om een label te kunnen krijgen via emissiemetingen in de praktijk moeten aantonen hoeveel zij uitstoten.

3.2 Op welke manier wordt onderzocht/geëvalueerd of de ingezette instrumenten hebben geleid tot het bereiken van de doelen (doeltreffendheid) en of dat efficiënte wijze is gebeurd (doelmatigheid)?
Licht toe hoe de evaluatie/onderzoeksopzet eruit komt te zien. Denk daarbij aan:
- *Wanneer wordt er gemeten (nulmeting, tussentijds en/of eindmeting)?*
- *Hoe wordt er gemeten? (welke evaluatie-/onderzoeksmethode(n) worden gebruikt?)*

In hoeverre is het mogelijk om iets te zeggen over causaliteit (inzet van instrument x leidt tot uitkomst y)? Hou daarbij ook rekening met andere instrumenten of externe factoren die invloed kunnen hebben op het resultaat.

Toelichting:
Zie onder 3.1

Van de bestaande binnenvaartvloot weten we dat zo'n 75% met verouderde motoren vaart die een veelvoud aan stikstof uitstoten dan motoren die aan de laatste normen voldoen (NRMM, stage V). Of per schip de beoogde emissiereductie wordt bereikt wordt vastgesteld aan de hand van meetresultaten die worden overgelegd bij de aanvraag voor de beschikking tot subsidievaststelling.

Daarnaast wordt de administratie bijgehouden over het aantal toegekende subsidies en zal een register worden bijgehouden over toegekende milieulabels. Op basis daarvan kan precies worden achterhaald welke schepen met subsidie werden voorzien van een nieuwe motor met minimaal Stage V niveau en welk emissielabel deze schepen hebben.

3.3 Hoe wordt de evaluatie formeel geregeld?
- Wie is er verantwoordelijk voor de evaluatie binnen het departement?
- Hoe verhoudt de evaluatie van dit plan zich tot de evaluatieplanning en de cyclus van beleidsdoorlichtingen?
- Wordt er tussentijds gerapporteerd? En zo ja, hoe en aan wie?
- Is er ruimte voor herijking van het plan? Zo ja, op welke momenten?

Toelichting: De subsidieregeling is opgesteld op basis van de afspraken in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens van IenW. Hierdoor is deze regeling onderworpen aan het evaluatieregime van de Green Deal. De Green Deal heeft een looptijd van vijf jaar en loopt dus in 2024 af. De projectleider van de Green Deal valt onder de directie Maritieme Zaken van DGLM. Bij de evaluatie van de Green Deal zal ook worden stilgestaan bij de behaalde stikstof- en CO2-reductie. De resultaten zullen verder worden meegenomen in de evaluatie van het stikstofbeleid onder leiding en verantwoordelijkheid van de minister van LNV. Tijdens de Begrotingsbehandeling van IenW is aan de Kamer gecommuniceerd dat een tussenevaluatie van de subsidieregeling nog voor deze zomer zal plaatsvinden. Een eindevaluatie van de regeling is voorzien in het voorjaar van 2026. Ook zal via de beleidsdoorlichting van IenW de inzet van deze regeling worden meegenomen.