Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van , nr. IENW/BSK-2026/ , houdende vaststelling van tijdelijke regels voor het verlenen van subsidies voor de stimulering van modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2026-2029 (Subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2026-2029)
(Keten-ID WGK 29299)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 6, derde lid, onderdeel a, van de Wet Mobiliteitsfonds, artikel 4, eerste en tweede lid, in samenhang met 3, eerste lid, aanhef en onderdelen e en f, van de Kaderwet subsidies I en M en de artikelen 2, eerste lid, 4, 6, zesde lid, 8, eerste lid en tweede lid, aanhef en onderdeel b, 9, 10, tweede lid, 13, 15, vijfde lid, 22 en 23, derde en vijfde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M;

Besluit:

Artikel 1. Begripsbepalingen

algemene groepsvrijstellingsverordening: Verordening (EU) nr. 651/2014 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), dan wel later daarvoor in de plaats tredende Europese regelgeving;
bulktransport: transport van goederen die niet verpakt maar als stortgoed vervoerd worden, om te rekenen in TEU;
bundelen: het uitvoeren van alle activiteiten die nodig zijn voor het combineren en verplaatsen van containers, containerlading of stortgoed afkomstig van meerdere verladers die voorheen over de weg werden vervoerd met als doel het gezamenlijk (deels) beladen van een binnenvaartschip of trein;
container: zeer grote kist of bak bestemd voor goederenvervoer per spoor, schip of vrachtauto ('liftvan', losse tank of soortgelijk middel) die:

- een geheel of gedeeltelijk omsloten ruimte vormt en is bestemd voor het bevatten van goederen;
- een duurzaam karakter heeft en derhalve voldoende stevig is voor herhaald gebruik;
- speciaal is ontworpen om het vervoer van goederen met één of meer vervoermiddelen te vergemakkelijken zonder tussentijdse in- en uitlading van die goederen zelf;
- zodanig is ontworpen dat het gemakkelijk kan worden gehanteerd, in het bijzonder bij het overladen van het ene vervoermiddel op het andere;
- zodanig is ontworpen dat het gemakkelijk kan worden gevuld en geledigd;

expediteur: transportbemiddelaar die als organisator, tussen een verlader en een vervoerder, optreedt in het proces van verzending en vervoer van goederen en die niet zelf als vervoerder bij het transport betrokken is;
goederenvervoercorridor Oost: stelsel van hoofdwegen, spoorwegen en vaarwegen tussen de haven van Rotterdam via regio Arnhem-Nijmegen richting Duitsland. De belangrijkste hoofdwegen zijn de A15, A50, A12, N325, A73, A77 en daarnaast de relevante wegvakken van de hoofdwegen die op deze route liggen of als toe- en afvoer dienen. De Waal, Lek en Nederrijn zijn de belangrijkste vaarwegen op deze corridor;

goederenvervoercorridor Zuid: stelsel van hoofdwegen, spoorwegen en vaarwegen tussen de haven van Amsterdam via de havens van Rotterdam, Moerdijk en North Sea Port naar de haven van Antwerpen. De belangrijkste hoofdwegen zijn de A4, A29, A16, A58, A2, A27, N62, N57, N59, N290 en daarnaast de relevante wegvakken van de hoofdwegen die op deze route liggen of als toe- en afvoer dienen. Het Noordzeekanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal, het Hollandsch Diep, het Volkerak, Zeebrugge en het Schelde-Rijnkanaal zijn de belangrijkste vaarwegen op deze corridor.
goederenvervoercorridor Zuidoost: stelsel van hoofdwegen, spoorwegen en vaarwegen tussen de haven van Rotterdam via regio Venlo richting Duitsland. De belangrijkste hoofdwegen zijn de A15, A16, A58, A67 en daarnaast de relevante wegvakken van de hoofdwegen die op deze route liggen of als toe- en afvoer dienen. De Maas en de Brabantse kanalen zijn de belangrijkste vaarwegen op deze corridor;
minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;
modal shift: vervanging van het vervoer van bestaande goederenstromen over de weg of een deel daarvan door vervoer via de binnenvaart of het spoor;
Stichting Connekt: de uitvoeringsorganisatie, Postbus 48, 2600 AA, Delft;
TBER: Verordening (EU) 2026/562 van de Commissie van 16 maart 2026 waarbij bepaalde categorieën steun in de sectoren spoorvervoer, binnenvaart en multimodaal vervoer op grond van de artikelen 93, 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie met de interne markt verenigbaar worden verklaard;
TEU: Twenty foot equivalent unit, een container van 6,10 meter lang, 2,44 m breed en 2,59 m hoog. Deze wordt gebruikt als standaard rekeneenheid in de containerlogistiek. Een container is rekenkundig 1,7 TEU;
verlader: bedrijf dat een lading laat transporteren;
verplaatsing: daadwerkelijk op Nederlands grondgebied verplaatsen (‘shiften’) van het vervoer van containers, containerlading of stortgoed van de weg naar het water of het spoor;
vervoersorganisator: een expediteur of verlader.

Artikel 2. Doel van de subsidieregeling

Doel van deze regeling is de stimulering van een blijvende modal shift door het verstrekken van subsidie aan vervoersorganisatoren voor het bundelen en verplaatsen van bulktransporten en containers van in totaal minimaal 300.000 containers per jaar:

a. van de weg naar het water op de goederenvervoercorridor Oost, de goederenvervoercorridor Zuid-Oost en de goederenvervoercorridor Zuid; of
b. van de weg naar het spoor.

Artikel 3. Subsidieplafond en wijze van verdelen subsidiebedrag

1. Het subsidieplafond voor de modal shift van weg naar water voor de periode tot 1 oktober 2029 bedraagt ten hoogste € 6.300.000,- voor de periode van openstelling als bedoeld in artikel 8, eerste lid.
2. Het subsidieplafond voor de modal shift van weg naar spoor voor de periode tot 1 oktober 2029 bedraagt € 1.800.000,– voor de periode van openstelling als bedoeld in artikel 8, eerste lid.
3. De verdeling van het beschikbare bedrag vindt plaats op basis van de volgorde van binnenkomst van de aanvragen.

Artikel 4. Subsidiabele activiteit

De minister kan aan een aanvrager subsidie verstrekken voor het bundelen en verplaatsen van bestaande goederenstromen van containers en bulktransporten van weg naar water of van weg naar spoor.

Artikel 5. Voorwaarden subsidieverlening

Voorwaarde voor de subsidieverlening is dat:

a. het verplaatsen bijdraagt aan de modal shift en het structureel inbedden daarvan in de bedrijfsvoering;
b. door de subsidieontvanger gemiddeld minimaal 3 TEU per dag, gerekend over 250 vaardagen per jaar, over een afstand van minimaal 35 kilometer van weg naar water of van weg naar spoor wordt verplaatst.

Artikel 6. 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 7. Uitvoeringsinstantie

Als uitvoeringsinstantie wordt de Stichting Connekt aangewezen.

Artikel 8. Indiening aanvraag

1. Een aanvraag kan door vervoersorganisatoren gedurende de looptijd van de subsidieregeling tot 31 oktober 2027 worden ingediend bij de uitvoeringsinstantie.
2. Een aanvraag tot subsidieverlening wordt ingediend met gebruikmaking van een volledig ingevuld aanvraagformulier inclusief bijlagen.
3. Een aanvraagformulier kan worden verkregen bij de Stichting Connekt.
4. Een aanvraag voor subsidie heeft betrekking op één verplaatsing.
5. Als datum van de indiening van de aanvraag geldt de datum van ontvangst van de volledige aanvraag.

Artikel 9. Subsidie en subsidiebedrag

1. De hoogte van de subsidie wordt bepaald op basis van gegevens die worden ingediend bij de aanvraag.
2. Het subsidiebedrag bedraagt:
   a. voor weg naar water 60% van de in aanmerking komende kosten tot een maximum van € 20,– per in de goederenvervoercorridors Oost, Zuid-Oost en Zuid verplaatste container;
   b. voor weg naar spoor 60% van de in aanmerking komende kosten tot een maximum van € 20,– per op Nederlands grondgebied verplaatste container.
3. De in aanmerking komende kosten worden berekend door het verschil in de externe kosten per tonkilometer tussen de ondersteunde vervoerswijze en het

alternatief over de weg te vermenigvuldigen met het totale volume tonkilometers dat wordt gerealiseerd.
4. De subsidie wordt verleend voor een periode van 36 maanden vanaf de datum van verlening.

Artikel 10. Voorschot

1. De minister verstrekt ambtshalve een voorschot van maximaal 75 procent van de verleende subsidie, binnen 8 weken na de subsidieverlening.
2. De minister verstrekt het resterende bedrag bij de vaststelling van de subsidie.

Artikel 11. Specifieke afwijzingsgronden

Onverminderd de in artikelen 11 en 12 van het Kaderbesluit subsidies I en M opgenomen afwijzingsgronden, wordt de subsidieaanvraag in ieder geval afgewezen indien:

a. de aanvraag niet voldoet aan het bepaalde in deze regeling;
b. voorzienbaar is dat de activiteit niet binnen drie jaar structureel kan worden ingebed in de bedrijfsvoering;
c. er al een subsidie is verstrekt op grond van deze regeling voor dezelfde verplaatsing;
d. er sprake is van ongeoorloofde cumulatie van steun gelet op artikel 8 van de TBER;
e. er sprake is van een onderneming in moeilijkheden als bedoeld in artikel 2, achttiende lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
f. de verplaatsing reeds is aangevangen voordat de aanvraag voor dat project is ingediend;
g. tegen de aanvrager een bevel tot terugvordering openstaat in gevolge een besluit van de Europese Commissie waarbij steun onrechtmatig en onverenigbaar is verklaard;
h. de aanvraag een verplaatsing betreft waarvoor reeds door een ander bestuursorgaan een subsidie is verleend of compensatie is verstrekt.
i. de subsidieverstrekking niet in overeenstemming is met enige andere bepaling in de TBER.

Artikel 12. Verplichtingen van de subsidieontvanger

1. De subsidieontvanger brengt, onverminderd het bepaalde in de hoofdstukken 8 en 10 van het Kaderbesluit subsidies I en M, middels een jaarrapport en een eindrapport verslag uit van:
   a. de aantallen containers die daadwerkelijk zijn verplaatst van weg naar water of spoor;
   b. de wijze waarop de modal shift structureel is ingebed in de bedrijfsvoering.
2. De subsidieontvanger toont op door Stichting Connekt van tevoren aangegeven wijze aan dat de verplaatsing waarvoor de subsidie is verleend, is verricht en dat is voldaan aan de aan de subsidieverlening verbonden verplichtingen.
3. De subsidieontvanger maakt binnen een maand na subsidievaststelling overeenkomstig artikel 10, zevende lid, van de TBER de volgende informatie openbaar:

a. de subsidieverlenende autoriteit;
b. de datum waarop de subsidie is vastgesteld overeenkomstig artikel 13;
c. de ontvangen subsidiebedragen;
d. de periode en concrete acties waarop de steun betrekking heeft.

4. De subsidieontvanger is tot vijf jaar na de datum van de subsidievaststelling verplicht om mee te werken aan een evaluatie.

Artikel 13. Subsidievaststelling

1. Binnen drie maanden nadat de activiteit is afgerond, dient de subsidieontvanger een aanvraag tot subsidievaststelling in door middel van een daartoe vastgesteld formulier dat beschikbaar is via de Stichting Connekt.
2. De subsidieontvanger toont bij de aanvraag tot subsidievaststelling aan dat het project waarvoor de subsidie is verleend is verricht en dat is voldaan aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen.

Artikel 14 Staatssteun

De subsidie voor de subsidiabele activiteit, bedoeld in artikel 4, bestaande uit het bundelen en verplaatsen van bestaande goederenstromen van containers en bulktransporten van weg naar water of van weg naar spoor, bevat staatssteun en wordt gerechtvaardigd door artikel 10 van de TBER.

Artikel 15. Evaluatie

De minister publiceert uiterlijk op 31 mei 2031 een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van deze regeling.

Artikel 16. Inwerkingtreding en vervaldatum

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte in de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.
2. Deze regeling vervalt met ingang van 1 oktober 2029, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de voor die datum aangevraagde subsidies.

Artikel 17. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2026–2029.

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

V. Karremans

Toelichting

Algemeen deel

1.Doel en hoofdlijnen van de regeling

Doel en aanleiding

Met deze regeling worden opdrachtgevers van goederentransporten over de belangrijkste achterlandverbindingen gestimuleerd voor de binnenvaart of het spoorgoederenvervoer te kiezen in plaats van het wegtransport. Dit gebeurt om zo de drukke hoofdwegen op deze belangrijke doorgaansroutes te ontlasten. Deze multimodale uitvoering van goederentransport versterkt de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden en industriehavencomplexen in de Randstad en vice versa in het achterland. Daarmee draagt dit bij aan het op peil houden van de leveringszekerheid van goederen. Verplaatsing van deze transporten van de weg versterkt bovendien de duurzame organisatie van het goederenvervoer en helpt bij het beheersbaar houden van de beheer- en onderhoudskosten van het hoofdwegennet.

Directe aanleiding voor deze subsidieregeling is de bestaande en verwachte toename van de drukte op het hoofdwegennet binnen de goederenvervoercorridors vanuit enerzijds de toegenomen automobiliteit in het personenvervoer, het groeiende goederenvervoer en de geplande grootschalige vervangings- en renovatiewerkzaamheden die voor de komende jaren zijn voorzien. Deze drukte trekt een sterke wissel op de bereikbaarheid van de grote stedelijke gebieden en (haven)industriecomplexen in de Randstad en het achterland. Dit heeft ook weer grote gevolgen voor de gateway functie die Nederland vervult voor het continentale goederenvervoer en zal daarmee een negatief effect op het verdienvermogen van de Nederlandse logistiek en economie uitoefenen.

Deze regeling vormt de materiële opvolger van de Subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water en van weg naar spoor (Stcrt. 2022, 34180). Deze regeling is daarbij inhoudelijk gelijk aan de eerdere subsidieregeling. Met deze subsidieregeling werden tot en met 1-1-2026 subsidies verleend gericht op de realisatie van een modal shift van weg naar water en spoor van jaarlijks 441.000 containers (3000 TEU per dag). Een groot deel van de gesubsidieerde verplaatsingsprojecten loopt nog. Het eindeffect van deze stimuleringsmaatregel kan in 2029 worden bepaald, maar op grond van tussentijdse resultaten is de verwachting dat dit effect rond de 590.000 verplaatsingen van containers naar de binnenvaart en het spoorgoederenvervoer per jaar zal bedragen. De nieuwe regeling komt tot stand binnen de Europese groepsvrijstelling voor modal shift maatregelen: Verordening (EU) 2026/562 van de Commissie van 16 maart 2026 waarbij bepaalde categorieën steun in de sectoren spoorvervoer, binnenvaart en multimodaal vervoer op grond van de artikelen 93, 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie met de interne markt verenigbaar worden verklaard (hierna: TBER) die op 31 maart 2026 in werking is getreden.

Wat houdt de regeling in?

De regeling richt zich op goederentransporten die plaatsvinden over de goederenvervoercorridors Oost, Zuidoost en Zuid, oftewel de hoofdwegen, spoorwegen en vaarwegen tussen de haven van Rotterdam naar Duitsland via regio’s Arnhem-Nijmegen, Venlo en tussen Amsterdam via Rotterdam naar Antwerpen. Ook goederentransporten die buiten de corridorgebieden starten en eindigen maar (gedeeltelijk) gebruik maken van deze corridors komen voor subsidie binnen deze regeling in aanmerking.

Met deze subsidieregeling wordt beoogd de modal shift van het wegvervoer naar het water en het spoor te bevorderen en te intensiveren. Deze modal shift gaat gepaard met extra kosten die moeten worden gemaakt vanwege de noodzaak tot bundeling van vrachtvolumes, extra overslag tussen de modaliteiten en het voor- en natransport. De regeling beoogt dit te doen door een bijdrage te leveren op basis van de vermeden externe kosten bij het vervoer via het water of het spoor in plaats van het wegtransport. Conform artikel 10, vijfde lid, van de TBER mag de steunintensiteit ten hoogste 60% van de in aanmerking komende kosten bedragen. De in aanmerking komende kosten worden berekend in overeenstemming met artikel 10, vierde lid, van de TBER. De aanvrager dient gebruik te maken van de rekentool die door Stichting Connekt wordt aangeboden bij het aanvraagformulier ingevolge artikel 8. De rekentool is vormgegeven conform het bepaalde in artikel 10, derde tot en met het zesde lid, van de TBER. Op grond van de met de modal shift van weg naar de binnenvaart of het spoor vermeden externe kosten is gekozen voor een maximale bijdrage van € 20,– per verplaatste container. Hiermee wordt voldaan aan de 60%-grens en aangesloten bij de gehanteerde bedragen in de Subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water en van weg naar spoor (Stcrt. 2022, 34180). Door bundeling van de vrachtvolumes zal het uiteindelijke transport van deze vrachtvolumes per spoor en binnenwater kostenefficiënter kunnen verlopen. Het spoor en de binnenvaart zullen daardoor aantrekkelijke alternatieven worden.

Aan deze regeling wordt een kwantitatieve doelstelling gekoppeld van een additionele modal shift van in totaal minimaal 300.000 containers op jaarbasis van de weg naar de binnenvaart en naar het spoor (2040 TEU per dag). Bij de evaluatie achteraf zal worden bezien in hoeverre de subsidieverlening hieraan heeft bijgedragen.

De steun wordt verleend in de vorm van een subsidie gekoppeld aan het aantal containers dat wordt verplaatst. Hierbij kent de regeling de volgende bouwstenen:
a) De subsidie wordt gegeven als een aanloopsubsidie voor structurele modal shift projecten;
b) De subsidie is gekoppeld aan het aantal verplaatste containers op Nederlands grondgebied. Hierbij wordt er van uit gegaan dat een container gelijk is aan 1,7 TEU;
c) De grondslag voor de subsidie wordt gevormd door de vermeden externe kosten van het vervoer in de binnenvaart en op het spoor ten opzichte van het wegtransport;
d) Ontvangende partijen zijn verladers en/of expediteurs, die de keuze maken voor de modaliteit en de transportkosten betalen. Zij ontvangen deze steun als stimuleringsmiddel voor de extra kosten die zij moeten maken vanwege de keuze voor de binnenvaart en het spoor.
e) De begunstigden voor weg naar het water zijn verladers en expediteurs die het goederenvervoer over de binnenwateren op commerciële basis organiseren.
f) De in aanmerking komende begunstigden voor weg naar spoor zijn verladers en expediteurs die het goederenvervoer per spoor op commerciële basis in heel Nederland organiseren. Spoorwegondernemingen behoren niet tot de kring van begunstigden.

Met deze subsidieregeling krijgen modal shift projecten de ruimte om via schaalvergroting binnen drie jaar te gaan renderen. De projecten krijgen daarmee een structureel karakter. Bij de projecten waarvoor een subsidie wordt aangevraagd zal Stichting Connekt tevens letten op de geloofwaardigheid van de claim om binnen de gestelde termijn van drie jaar voldoende rendabel te worden om een structureel karakter te krijgen.

2. Verhouding tot bestaande regelgeving

Wet mobiliteitsfonds Per 21 juli 2021 is de Wet Mobiliteitsfonds in werking getreden. In artikel 6, tweede lid, is bepaald dat uit het fonds subsidies aan privaatrechtelijke rechtspersonen kunnen worden verstrekt. De subsidie die op grond van deze regeling wordt verstrekt valt onder artikel 6, derde lid, onderdeel a, van de Wet mobiliteitsfonds. Daarin is bepaald dat subsidies ten laste van het fonds kunnen worden gebracht ten behoeve van maatregelen en voorzieningen waarmee wordt beoogd de doelmatigheid van het gebruik van infrastructuur te vergroten.

Comptabiliteitswet 2016 Op basis van artikel 4.10, zesde lid, van de Comptabiliteitswet 2016 dient deze subsidieregeling te worden voorgelegd aan de Tweede Kamer alvorens er kan worden overgegaan tot vaststelling. Er geldt een voorhangprocedure van 30 dagen omdat er sprake is van een subsidieregeling die strekt tot het verstrekken van subsidie onder hoofdzakelijk dezelfde voorwaarden voor overwegend dezelfde activiteiten als van een vervallen subsidieregeling (zie paragraaf 1).

Kaderbesluit subsidies I en M Deze subsidieregeling is gebaseerd op de Kaderwet subsidies I en M en het Kaderbesluit subsidies I en M (Kaderbesluit). De bepalingen van het Kaderbesluit zijn van toepassing op de subsidieverstrekking op grond van de onderhavige regeling, ook wanneer er niet expliciet in de regeling naar verwezen wordt. Voor de subsidieontvangers is dan ook niet alleen deze regeling, maar ook het Kaderbesluit van belang. In het Kaderbesluit zijn onder andere artikelen opgenomen over het indienen van de aanvraag (hoofdstuk 5), afwijzingsgronden van een aanvraag (hoofdstuk 6), verplichtingen voor de subsidieontvanger (hoofdstuk 8) en de subsidievaststelling (hoofdstuk 10).

3. Staatssteun

De subsidie uit de regeling kan worden aangemerkt als staatssteun. Met de groepsvrijstellingsverordening voor onder andere steun aan multimodaal vervoer (TBER) heeft de Europese Commissie kaders voor toegestane steunverlening voor modal shift projecten gegeven. Deze regeling valt binnen deze kaders. Artikel 10 van de TBER is van toepassing op exploitatiesteun ter vermindering van de externe kosten van vervoer. In artikel 10, derde lid, van de TBER staat dat de in aanmerking komende kosten bestaan uit het deel van de externe kosten van vervoer die worden vermeden door gebruik te maken van spoorwegvervoer, binnenvaartvervoer en/of kortevaartvervoer in het kader van duurzaam multimodaal vervoer in plaats van concurrerende minder duurzame vervoerswijzen. De externe kosten van vervoer bestaan uit het verschil tussen de sociale kosten (de kosten van het vervoer voor de maatschappij) en de (private) directe kosten van het transport. Het gaat hierbij om maatschappelijke kosten die niet in het bedrijfsproces worden meegenomen zoals bijvoorbeeld CO2-uitstoot en NOx-deposities. De vermeden externe kosten dienen te worden berekend volgens de regels en de methode die zijn opgenomen in de CE Delft-editie 2019.[1] Artikel 10, vijfde lid, van de TBER bepaalt dat de steunintensiteit ten hoogste 60% van de in aanmerking komende kosten mag bedragen. Op grond van artikel 9, eerste lid, en artikel 19 van de TBER wordt de gevraagde informatie in bijlage II, en (indien van toepassing) bijlage III bij de TBER in het geval van individuele steunverlening van meer dan 100.000 EUR, bekendgemaakt aan de Europese Commissie via de

[1] Europese Commissie, directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K.et al., *Handbook on the external costs of transport* (Handboek externe kosten van vervoer) — Uitgave 2019 — 1.1, Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2020.

Transparency Award Module. In artikel 10, zevende lid, van de TBER staat dat de begunstigden van de subsidie de volgende informatie openbaar zullen moeten maken: a) de steunverlenende autoriteit; b) de datum waarop de steun is toegekend; c) de ontvangen steunbedragen; en d) de periode en de concrete acties waarop de steun betrekking heeft.

4. Administratieve lasten en risicoanalyse

Deze regeling ondersteunt verladers en expediteurs met een subsidie bij het ten uitvoer brengen van hun besluit om transporten in de binnenvaart of op het spoor uit te voeren in plaats van op de weg. De regeling is daarbij materieel gelijk aan de eerdere subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2023-2026 (Stcrt 2022, 34180). De grondslag voor de regeldrukkosten van deze subsidie is ook identiek aan die onder deze eerdere regeling. De regeldrukkosten bestaan daarbij voor aanvragers uit het kennisnemen van de regeling, het doen van de aanvraag en de verplichtingen die voortvloeien uit de regeling voor ontvangers van de subsidie, zoals het indienen van een aanvraag tot vaststelling van de subsidie.

Ter ondersteuning en om de regeldruk laag te houden kunnen aanvragers gebruik maken van logistieke makelaars, die in publieke opdracht helpen bij het organiseren van modal shift projecten en helpen bij de administratieve procedures van het aanvragen en ontvangen van een subsidie uit deze regeling. Deze logistieke makelaars ontzorgen zo de aanvragers en ontvangers van een modal shift subsidie. Op basis van de ervaringen bij de uitvoering van de eerdere regeling is ook de verantwoordingslast voor ontvangers bij de vaststelling van subsidie vereenvoudigd. Daarbij wordt alleen bij subsidies boven € 125.000,00 een accountantsverklaring geëist. Bij vaststelling van subsidies onder de € 125.000,00 wordt steekproefsgewijs een verificatieonderzoek uitgevoerd.

De regeldrukkosten van deze regeling worden zo laag mogelijk gehouden en worden geraamd op een totaalbedrag van € 64.000,00, per jaar oftewel minder dan 2% van de beschikbare subsidie. Bij de berekening van de regeldrukkosten is rekening gehouden met een uurtarief van € 71,71. Voor subsidieprojecten tot € 125.000,00 vergen de administratieve verplichtingen van aanvraag tot en met vaststelling 38 uur en bij inschakeling van een logistiek makelaar 19 uur. Voor grotere subsidieprojecten vergen de administratieve verplichtingen 60 uur zonder en 30 uur met inschakeling van een logistiek makelaar.

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.

5. Uitvoering

De regeling zal worden uitgevoerd door Connekt, als uitvoeringsorganisatie van de Topsector Logistiek en binnen de raamovereenkomst IenW en Connekt voor de uitvoering van diensten en het bijbehorende mandaat. De Topsector Logistiek is een samenwerkingsverband van de Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en van Economische Zaken en Klimaat ten behoeve het topsectorenbeleid in het goederenvervoer en de logistiek. Connekt is door middel van een

raamovereenkomst daaraan verbonden als uitvoeringsorganisatie. Het mandaat en machtiging voor de uitvoering van de regeling wordt daarbij vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verleend aan de directeur van Connekt. Voor de regeling is een uitvoerbaarheidstoets uitgevoerd. Uit die toets zijn geen problemen in de uitvoerbaarheid naar voren gekomen.

6. Consultatie

De mogelijkheid subsidie aan te vragen voor de uitvoering van een project in het kader van deze regeling brengt geen significante verandering aan in de rechten en plichten van burgers. Het zijn ondernemingen of samenwerkingsverbanden van ondernemingen die een subsidieaanvraag kunnen indienen. De eisen om voor subsidie in aanmerking te komen vloeien grotendeels voort uit het Kaderbesluit subsidies I en M.
Daarnaast betreft deze regeling de materiële opvolger van de Subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water en van weg naar spoor (Stcrt. 2022, 34180). Voor de totstandkoming van deze regeling is op hoofdlijnen overleg gevoerd met een brede groep verschillende partijen in de logistieke keten (verladers, vervoerders, terminals, logistieke makelaars en overige logistieke dienstverleners). Zij oordeelden positief over de mogelijkheid van subsidieverlening op grond van deze regeling. Potentiële subsidieaanvragers zijn gebaat bij een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding van de regeling. De toegevoegde waarde van internetconsultatie is daarom als gering in te schatten. Gelet hierop is afgezien van internetconsultatie van deze regeling. Dit is in lijn met het kabinetsbeleid omtrent regeldruk, verwoord in de najaarsrapportage regeldruk uit 2016 (Kamerstukken II 2016/17, 29515, nr. 397).

7. 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. Hierbij wordt afgeweken van de vaste verandermomenten. Daarnaast wordt afgeweken van de minimuminvoeringstermijn van twee maanden (Aanwijzing voor de regelgeving 4.17, vierde lid). Hiertoe wordt overgegaan omdat de komst van deze regeling als materiële opvolger van de Subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water en van weg naar spoor (Stcrt. 2022, 34180) reeds langer bekend is binnen de transportsector en bedrijven hierop al in hebben gespeeld. Uitstel zou tot een ongewenst nadeel van een later optredende modal shift van vrachtvervoer van weg naar de binnenvaart leiden. De regeling vervalt op 1 oktober 2029.

Artikelsgewijs deel

Artikel 1 Begripsbepalingen

Artikel 1 bevat de begripsbepalingen die van belang zijn voor deze regeling, zoals de definities van de verschillende soorten activiteiten die op grond van deze subsidieregeling gesubsidieerd kunnen worden. Een aantal begripsbepalingen wordt hieronder nader toegelicht.

Om ook bulktransport onderdeel van deze regeling te laten zijn is opgenomen dat deze omgerekend kunnen worden in hoeveelheden TEU. Een TEU is een standaard containermaat en is eveneens in de begripsbepalingen opgenomen.

Onder bundelen wordt begrepen het samenbrengen van containers afkomstig van verschillende verladers op de locatie waar een binnenschip is aangemeerd of een trein staat gerangeerd om op deze manier het schip of de trein zo efficiënt mogelijk gevuld te krijgen.

Het begrip container wordt zo ruim mogelijk omschreven om zoveel mogelijk verschillende typen eronder te kunnen laten vallen.

De regeling is wat de modal shift van weg naar water betreft alleen van toepassing in de goederenvervoercorridors Oost, Zuid-Oost en Zuid. In de begripsbepalingen is opgenomen wat hieronder valt. Voor spoor geldt deze beperking overigens niet, hiervoor geldt de subsidieregeling landelijk.

Artikel 2. Doel van de subsidieregeling

Het doel van de regeling komt overeen met de doelstelling die in het algemeen deel van deze toelichting is verwoord. Bedrijven worden middels een subsidie gestimuleerd om in plaats van het vervoer van een vrachtcontainer of bulklading over de weg te kiezen voor vervoer over het water of via het spoor. De keuze voor het transport met een vrachtwagen is de bekende keuze. Onbekendheid, en al dan niet vermeende problemen, met het transport met een binnenvaartschip of spoor doet de weegschaal al snel doorslaan naar wat men kent. De bedoeling van deze subsidie is om de keuze voor transport via de binnenvaart of het spoor verregaand te faciliteren.

De Regeling staat open voor verladers en expediteurs die bedrijfsmatig goederen willen gaan vervoeren via de binnenvaart of het spoor.

De subsidie wordt wat de modal shift van weg naar water betreft, beperkt tot bedrijven die actief zijn op de goederenvervoercorridors Oost, Zuid-Oost en Zuid om de congestie te verlichten die daar als gevolg van de werkzaamheden die verband houden met de vervangings- en renovatieopgave van Rijkswaterstaat (VenR-opgave) op die corridors worden verwacht.

De subsidiëring van de modal shift van weg naar spoor kent geen beperking tot de goederenvervoercorridors en werkt landelijk.

Om zowel de verwachte autonome groei van het goederenvervoer als het effect van verkeershinder als gevolg van de VenR-opgave in de goederenvervoercorridors te compenseren is voor de modal shift van weg naar water en naar spoor in de goederenvervoercorridors Oost, Zuid-Oost en Zuid een doel geformuleerd van dagelijks structureel 2040 TEU van de weg, via water dan wel via spoor. Dit doel komt overeen met een modal shift van weg naar water en spoor van 300.000 containers op jaarbasis.

Het spoor levert hiermee tegelijk een bijdrage aan de groeidoelstelling opgenomen in het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 782), te weten 54 tot 61 miljoen ton in 2030.

Artikel 3 Subsidieplafond en wijze van verdelen van het subsidiebedrag

In het eerste en tweede lid van dit artikel worden de subsidieplafonds voor de verplaatsing van weg naar water en van weg naar spoor vastgesteld voor de jaren 2026 – 2029. Verder wordt het beschikbare bedrag vastgesteld (eerste en tweede lid). In het derde lid is bepaald dat het subsidiebedrag wordt verdeeld op basis van de volgorde van binnenkomst van de subsidieaanvragen. Indien er meer dan één volledige aanvraag wordt ontvangen op de dag dat het subsidieplafond wordt bereikt, zal de onderlinge rangschikking van die volledige aanvragen overeenkomstig artikel 8, derde lid, onderdeel b, van het Kaderbesluit subsidies I en M worden vastgesteld door middel van loting.

Artikel 4 Subsidiabele activiteiten

Het doel van deze subsidieregeling is het bundelen en verplaatsen van bulktransporten en containers (in TEU) van de weg naar het water of het spoor. Met de subsidie worden activiteiten gestimuleerd die zich richten op een blijvende verplaatsing van vrachten van de weg naar de binnenvaart of het spoor en het geschikt maken van de vracht voor de modal shift.

Artikel 5 Subsidievoorwaarden

Met onderdeel a. wordt als voorwaarde gesteld dat de verplaatsing bijdraagt aan de modal shift en dat deze blijvend moet worden ingebed in de bedrijfsvoering. Hiermee moet worden voorkomen dat na afloop van de subsidieregeling weer voor wegtransport wordt gekozen.

In onderdeel b. is als voorwaarde gesteld dat de subsidieontvanger gemiddeld minimaal 3 TEU per dag, gerekend over 250 vaardagen per jaar, over een minimale afstand van 35 kilometers van de weg naar het water of van de weg naar het spoor verplaatst. Voor deze afstand is gekozen om te bewerkstelligen dat er een fundamentele bijdrage wordt geleverd aan de vermindering van de congestie op de corridorwegen. Indien een lager gemiddeld wordt behaald kan dat leiden tot of wel een lager subsidiebedrag dan wel een vaststelling op nihil.

Artikel 6 Begrotingsvoorbehoud

Op grond van artikel 7, derde lid, van de Wet Mobiliteitsfonds is een begrotingsvoorbehoud opgenomen.

Artikel 7 Uitvoeringsinstantie

Als uitvoeringsinstantie voor deze subsidieregeling wordt de Stichting Connekt aangewezen. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 5 van deze toelichting.

Artikel 8 Indiening aanvraag

Een aanvraag wordt ingediend bij de Stichting Connekt met behulp van het aanvraagformulier. Een aanvraagformulier kan worden verkregen op de website https://modalshiftprogramma.nl/ van de Stichting Connekt. Op het aanvraagformulier en de website is ook te vinden welke gegevens en bijlagen bij

de aanvraag moeten worden overgelegd en welke formats daarvoor moeten worden gebruikt. De aanvraag kan gedurende de looptijd van deze regeling tot 31 oktober 2027 worden ingediend. Voor alle activiteiten geldt dat de gegevens, bedoeld in artikel 10 van het Kaderbesluit moeten worden aangeleverd bij een aanvraag. In het vierde lid is bepaald dat als datum van indiening van de aanvraag geldt de datum waarop een volledige aanvraag is ontvangen, zie hiervoor ook artikel 8, derde lid, onder a, van het Kaderbesluit.

Artikel 9 Subsidie en subsidiebedrag

Conform artikel 10, vijfde lid, van de TBER mag de steunintensiteit ten hoogste 60% van de in aanmerking komende kosten bedragen. De in aanmerking komende kosten worden berekend in overeenstemming met artikel 10, vierde lid, van de TBER. De in aanmerking komende kosten dienen te worden berekend op basis van de rekentool bij het aanvraagformulier. Op grond van de met de modal shift van weg naar de binnenvaart of het spoor vermeden externe kosten is gekozen voor een maximale bijdrage van € 20,– per verplaatste container. Hiermee is aangesloten bij de gehanteerde bedragen in de Subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water en van weg naar spoor (Stcrt. 2022, 34180).

Artikel 10 Voorschot

Er wordt bij de verlening van de subsidie een voorschot van maximaal 75% verleend, gebaseerd op het verwachte aantal containers dat wordt verplaatst naar de binnenvaart of het spoor. Bij de vaststelling wordt aan de hand van de opgave van het daadwerkelijk aantal verplaatste containers het definitieve subsidiebedrag bepaald. Zie hieronder bij de toelichting op artikel 13.

Artikel 11 Specifieke afwijzingsgronden

Gronden om een subsidieaanvraag op voorhand af te wijzen zijn opgenomen in de artikelen 11 en 12 van het Kaderbesluit en in dit artikel van de subsidieregeling. Daaronder is ook begrepen dat de aanvraag niet voldoet aan de in deze regeling gestelde regels. In onderdeel b is een afwijzingsgrond opgenomen indien de geloofwaardigheid ontbreekt dat het project binnen de gestelde termijn van drie jaar voldoende rendabel kan worden om een structureel karakter te krijgen. In de onderdelen c tot en met h is een aantal afwijzingsgronden opgenomen, die afgeleid zijn uit de eisen die de TBER stelt. In de regeling zijn twee aanvullende gronden genoemd om de subsidieaanvraag op voorhand te weigeren: wanneer er al een subsidie is verleend voor hetzelfde project (hetzij op de goederenvervoercorridors wat betreft de modal shift van weg naar water of nationaal wat betreft de modal shift van weg naar spoor).

Artikel 12 Verplichtingen van de subsidieontvanger

Het project dient bij te dragen aan de doelstelling van de subsidieregeling om per dag ten minste 2040 TEU in de goederenvervoercorridors Oost, Zuid-Oost en Zuid van de weg te halen en naar het water te verplaatsen, of van de weg naar het spoor. Daarom wordt van de subsidieontvanger in het eerste lid gevraagd verslag te doen van de wijze waarop en de mate waarin het project daaraan heeft bijgedragen. Daarin moet in ieder geval aan bod komen hoeveel TEU

daadwerkelijk met het project in de goederenvervoercorridors zijn verplaatst van de weg naar het water of het spoor. Tevens moet worden gerapporteerd hoe de modal shift structureel in de bedrijfsvoering is opgenomen zodat de modal shift een permanent karakter krijgt. Ook na afloop van de subsidie dient er aandacht te zijn voor het transport over water of het spoor en niet weer automatisch te worden teruggevallen op het wegtransport.

Artikel 13 Subsidievaststelling

Nadat de activiteit is afgerond dient de subsidieontvanger een verzoek in om vaststelling bij de uitvoeringsorganisatie. Daartoe is een formulier verkrijgbaar op de website van https://modalshiftprogramma.nl/ waarop is opgenomen welke gegevens moeten worden aangeleverd. Het in artikel 12, eerste lid verplichte eindrapport maakt daar onderdeel van uit. Binnen dertien weken na ontvangst van het verzoek wordt door de minister een vaststellingsbesluit genomen. Wanneer dit niet haalbaar blijkt kan deze termijn met nog eens dertien weken worden verlengd.
Bij de vaststelling wordt het aantal daadwerkelijk verplaatste containers betrokken en het definitieve subsidiebedrag vastgesteld. Dat kan resulteren in een lager subsidiebedrag.

Artikel 14 Staatssteun
De subsidie uit de regeling kan worden aangemerkt als staatssteun. Met de groepsvrijstellingsverordening voor onder andere stimulering steun van multimodaal vervoer (TBER) heeft de Europese Commissie kaders voor toegestane steunverlening voor modal shift projecten gegeven. Deze regeling valt binnen deze kaders. Artikel 10 van de TBER is van toepassing op exploitatiesteun ter vermindering van de externe kosten van vervoer.

Artikel 15 Verslag

In artikel 14 is bepaald dat de minister uiterlijk op 31 mei 2031 een verslag publiceert over de doeltreffendheid en de effecten van de verstrekte subsidie.

Artikel 16 Inwerkingtreding en vervaldatum

De regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst. Vanaf die datum kunnen tot 31 oktober 2027 aanvragen worden ingediend en in behandeling genomen. De regeling loopt tot en met 1 oktober 2029 en vervalt daarna. De regeling blijft van toepassing op voor 31 oktober 2027 aangevraagde subsidies.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

V. Karremans