



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 24 maart 2021, nr. IENW/BSK-2021/52913, houdende vaststelling van de Tijdelijke subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2021

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

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

BESLUIT:

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

AGVV: 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 betreffende de werking van de Europese Unie met de interne markt verenigbaar worden verklaard;

bulktransport: transport van goederen die niet verpakt maar als stortgoed vervoerd worden, om te rekenen in TEU;

bundelen: alle activiteiten die nodig zijn voor het combineren en verplaatsen van containers, containerlading of stortgoed afkomstig van meerdere verladings plaatsen die voorheen over de weg werden vervoerd met als doel het gezamenlijk (deels) beladen van een binnenvaartschip of trein;

container: een bergingsmiddel voor vervoer (liftvan, losse tank of soortgelijk bergingsmiddel) dat:

- 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 geleidigd;

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

Goederen(vervoer)corridor Oost: het stelsel van hoofdwegen, spoorwegen en vaarwegen tussen de haven van Rotterdam via regio Arnhem-Nijmegen richting Duitsland. De belangrijkste hoofdweg is de A15 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 en de Betuweroute de belangrijkste spoorweg op deze corridor;

Goederen(vervoer)corridor Zuidoost: het 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 en de Brabantroute de belangrijkste spoorweg op deze corridor;

minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

MKB: ondernemer die een kleine onderneming of een middelgrote onderneming in de zin van artikel 2, tweede lid, van de AGVV in stand houdt;

modal shift: vervanging van een deel van het vervoer over de weg door vervoer via de binnenvaart of het spoor;

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;

verplaatsen: het daadwerkelijk verplaatsen ('shiften') van het vervoer van containers, containerlading of stortgoed van de weg naar het water of het spoor.



Artikel 2. Doel van de subsidieregeling

Doel van deze regeling is het verstrekken van financiële bijdragen aan bedrijven ter stimulering van een blijvende modal shift:

- a. van de weg naar het water op de Goedere(vervoer)ncorridor Oost en Goederen(vervoer)corridor Zuid-Oost van in totaal minimaal 2000 TEU per dag;
- b. van de weg naar het spoor van 200TEU/dag.

Artikel 3. Subsidiabele activiteiten en verdeelsleutel

1. Activiteiten zijn subsidiabel indien zij bijdragen aan:
 - a. de modal shift en het structureel inbedden hiervan in de bedrijfsvoering door:
 - 1°. het bundelen en verplaatsen van containers en bulktransporten van weg naar water of het spoor
 - 2°. het differentiëren, bestemmen en geschikt maken van vrachten voor vervoer via de binnenvaart of het spoor;
 - b. het verbeteren van de toegang tot containervervoer via de binnenvaart of spoor door verbeterde toepassing en ontwikkeling van afspraken en werkwijzen die relevant zijn voor het gebruik van de verschillende modaliteiten weg, spoor en binnenvaart.
2. Voor de modal shift van weg naar water of spoor komen de volgende typen activiteiten, die op de in het eerste lid genoemde doelstellingen zijn gericht, voor subsidie in aanmerking:
 - a. investeringssteun als bedoeld in artikel 17 van de AGVV;
 - b. consultancysteun als bedoeld in artikel 18 van de AGVV;
 - c. starterssteun als bedoeld in artikel 22 van de AGVV;
 - d. experimentele ontwikkeling als bedoeld in artikel 25, tweede lid, onderdeel c, van de AGVV.

Artikel 4. Subsidieplafond, wijze van verdelen subsidiemaximum

1. Het subsidieplafond voor de modal shift van weg naar water voor de periode 1 april 2021 tot 1 september 2021 bedraagt € 1.500.000,-.
2. Het subsidieplafond voor de modal shift van weg naar spoor bedraagt voor de periode 1 april tot 1 september 2021 € 1.000.000,-.
3. De verdeling van de beschikbare gelden vindt plaats op basis van de volgorde van binnenkomst van de aanvragen.
4. De subsidie bedraagt ten hoogste € 500.000,- per project.

Artikel 5. Subsidiabele kosten

1. Als subsidiabele kosten komen uitsluitend in aanmerking:
 - a. bij een project investeringssteun: de kosten als bedoeld in artikel 17, tweede lid, van de AGVV;
 - b. bij een project consultancysteun: de kosten van de door de externe consultants verrichte consultancydiensten;
 - c. bij een project experimentele ontwikkeling: de kosten als bedoeld in artikel 25, derde lid, van de AGVV;
2. Als standaardberekeningwijzen voor de berekening van uurtarieven kunnen worden gehanteerd:
 - 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; of
 - c. een forfaitair vastgesteld uurtarief voor loonkosten.
3. De subsidiabele kosten worden gestaafd met bewijsstukken die duidelijk, gespecificeerd en actueel zijn, als bedoeld in artikel 7, eerste lid, van de AGVV.

Artikel 6 Berekening subsidiabele kosten integrale kostensystematiek

1. Bij het hanteren van uurtarieven die tot stand zijn gekomen met de standaardberekeningwijze bedoeld in artikel 5, tweede lid, onderdeel a, worden de directe en indirecte kosten per kostendrager in een tarief per eenheid van deze kostendrager berekend.
2. De subsidiabele kosten worden berekend door het aantal eenheden van de kostendrager te vermenigvuldigen met het ingevolge het eerste lid berekende tarief, vermeerderd met de aan



derden betaalde kosten voor zover deze geen deel uitmaken van het ingevolge het eerste lid vastgestelde tarief.

Artikel 7 Berekening subsidiabele kosten per kostendrager

1. Bij het hanteren van uurtarieven die tot stand zijn gekomen met de standaardberekingswijze bedoeld in artikel 5, tweede lid, onderdeel b, worden de directe loonkosten per uur vermenigvuldigd met het aantal uren dat direct bij de subsidiabele activiteiten betrokken personen ten behoeve van deze activiteiten hebben gewerkt.
2. De subsidiabele kosten worden berekend door het ingevolge het eerste lid berekende bedrag te vermeerderen met:
 - a. een vaste opslag voor indirecte kosten van 50 procent van de loonkosten;
 - b. kosten van het gebruik van apparatuur en de kosten van verbruikte materialen en hulpmiddelen indien deze in de administratie te onderscheiden zijn, en
 - c. aan derden betaalde kosten.
3. Voor zover er geen loonkosten worden gemaakt, maar niettemin arbeid wordt verricht, wordt voor de berekening van de kosten van de arbeid uitgegaan van € 60,- per uur.

Artikel 8 Berekening subsidiabele kosten forfaitair vastgesteld uurtarief

1. Bij het hanteren van uurtarieven die tot stand zijn gekomen met de standaardberekingswijze bedoeld in artikel 5, tweede lid, onderdeel c, wordt een uurtarief gehanteerd van € 60,- per uur.
2. De subsidiabele kosten worden berekend door het ingevolge het eerste lid gehanteerde bedrag te vermenigvuldigen met het aantal uren dat de direct bij de subsidiabele activiteiten betrokken personen ten behoeve van deze activiteiten hebben gewerkt en te vermeerderen met:
 - a. kosten van het gebruik van apparatuur en de kosten van verbruikte materialen en hulpmiddelen indien deze in de administratie te onderscheiden zijn, en
 - b. aan derden betaalde kosten.

Artikel 9 Uitvoeringsinstantie

Als uitvoeringsinstantie wordt Stichting Connekt aangewezen.

Artikel 10 Indiening aanvraag

1. De aanvraag wordt uiterlijk 1 september 2021 ingediend bij de uitvoeringsinstantie.
2. Een aanvraag tot subsidieverlening wordt ingediend met gebruikmaking van een volledig ingevuld aanvraagformulier inclusief bijlagen als bedoeld in bijlage 1 van deze subsidieregeling.
3. Onverminderd artikel 10, vierde lid, van het Kaderbesluit bevat een aanvraag de gegevens bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de AGVV.
4. Een aanvraag voor subsidie heeft betrekking op één activiteit.
5. Een aanvraagformulier kan worden verkregen bij Connekt via www.topsectorlogistiek.nl.

Artikel 11 Subsidieverstrekking

1. De hoogte van de subsidie wordt bepaald op basis van gegevens die worden ingediend bij de aanvraag.
2. De maximale percentage subsidie en het maximale subsidiebedrag bedragen:
 - a. bij een activiteit investeringssteun: de maximale percentages genoemd in artikel 17, zesde lid, van de AGVV;
 - b. bij een activiteit consultancysteun: het maximale percentage genoemd in artikel 18, tweede lid, van de AGVV;
 - c. bij een activiteit starterssteun: maximaal € 400.000,- als bedoeld in artikel 22, derde lid, onderdeel c, eerste volzin en vijfde lid van de AGVV;
 - d. bij een activiteit starterssteun gelegen in het gebied Groot-Rijnmond: maximaal € 600.000,- als bedoeld in artikel 22, derde lid, onderdeel c, tweede volzin, en vijfde lid van de AGVV;
 - e. bij een activiteit experimentele ontwikkeling: het maximale percentage genoemd in artikel 25, vijfde lid, onderdeel c, en zesde lid, van de AGVV van de in aanmerking komende kosten.



3. Het te verlenen voorschot bedraagt 100 procent van de verleende subsidie en wordt uiterlijk binnen 8 weken na de subsidieverlening uitgekeerd.
4. Een activiteit als bedoeld in artikel 3 moet binnen 24 maanden na de datum van subsidieverlening worden afgerond.

Artikel 12 Specifieke afwijzingsgronden

Onverminderd de in artikel 11 en 12 van het Kaderbesluit vermelde afwijzingsgronden, wordt de subsidie in ieder geval afgewezen indien:

- a. er al een subsidie is verstrekt op grond van deze regeling voor dezelfde activiteit;
- b. er sprake is van ongeoorloofde cumulatie van steun als bedoeld in artikel 8 van de AGVV;
- c. er sprake is van een onderneming in moeilijkheden als bedoeld artikel 2, achttiende lid, van de AGVV;
- d. indien de werkzaamheden aan de maatregelen reeds zijn aangevangen voordat de aanvraag voor dat project is ingediend en het stimulerend effect als bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de AGVV daardoor ontbreekt;
- e. de subsidieverstreking niet in overeenstemming is met enige andere bepaling in de AGVV;

Artikel 13 Verplichtingen van de subsidieontvanger

1. De subsidieontvanger dient, onverminderd het bepaalde in hoofdstuk 8 en 10 van het Kaderbesluit, middels een eindrapport verslag te doen van:
 - a. aantallen TEU die zijn verplaatst van weg naar water of spoor;
 - b. de mate waarin belemmeringen voor de modal shift zijn verminderd en/of de toegankelijkheid tot binnenvaart of spoor is verbeterd;
 - c. de wijze waarop de modal shift structureel is ingebed in de bedrijfsvoering.
2. Indien de activiteit een praktijktest of onderzoek betreft, wordt in de rapportage een onderbouwde analyse van de toepasbaarheid van de maatregel en het potentiële effect, als bedoeld in het eerste lid, onder a en b, op het bundelen en verplaatsen van weg naar water of spoor opgenomen.

Artikel 14 Subsidievaststelling

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 www.topsectorlogistiek.nl.

Artikel 15 Inwerkingtreding en vervaldatum

1. Deze regeling treedt 1 april 2021 in werking.
2. Deze regeling vervalt met ingang van 1 januari 2022, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de voor die datum aangevraagde subsidies.

Artikel 16 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar binnenvaart of van weg naar spoor 2021.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*



BIJLAGE 1 ALS BEDOELD IN ARTIKEL 8, VIERDE LID

Aanvraagformulier

Stuur het ingevulde formulier met bijlagen naar:

De minister van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. de stichting Connekt
Postbus 48
2600 AA Delft

Meer informatie:

1. Project:				
	Naam van activiteit:	.....	
1 optioneel	Eventueel acroniem ¹ (afkorting beginletters):	.....	
2 geef aan of het gaat om een: – investeringssteun – consultancysteun – starterssteun – experimenteel ontwikkelingsproject.	Soort activiteit ²			
	Startdatum project:	..-.-..	Verwachte einddatum activiteit:	..-.-..
	Totale activiteitkosten:	€	Totaal gevraagde subsidie:	€
	Is voor deze activiteit, of voor onderdelen ervan, al subsidie aangevraagd of gekregen?	<input type="checkbox"/> ja, te weten: Subsidiebedrag: €		<input type="checkbox"/> nee
	Zijn voor deze activiteit, of onderdelen ervan, al verplichtingen aangegaan vóór de datum van indienen van de aanvraag	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee		
Gegevens van de deelnemers vult u in tabel 2.3	Vraagt u subsidie aan voor een samenwerkingsverband?	<input type="checkbox"/> ja vul tabel 2.3 in <input type="checkbox"/> nee		
2. Aanvrager/Penvoerder				
Bij een samenwerkingsverband dient u tevens de gegevens van overige aanvrager(s) in het samenwerkingsverband te vermelden. Gebruik hiervoor de invulvelden bij onderdeel 2	Naam organisatie:	.....	
	Afdeling/vakgroep:	.....	
	Postadres:	.....	
	Postcode:	.....	Plaats:	.....
	Land:	.....	
	Bezoekadres:	.....	
	Postcode:	.....	Plaats:	.....
	Land:	.....	
	Bankrekeningnummer:	.....	Bank:	.....
	Inschrijfnummer KvK:	.....	
	Jaar van inschrijving:	.....	Rechtsvorm:	.....



<p>3 Als uw organisatie BTW-vrijgesteld is, kunt u de te betalen BTW zien als kosten, omdat deze BTW niet verrekend kan worden. De te betalen BTW is zodoende subsidiabel</p> <p>4 Met de MKB-toets kunt u bepalen of de penvoerder c.q. aanvrager voldoet aan de MKB-definitie zoals bedoeld in de regeling</p>	Uw organisatie is ³ :	<input type="checkbox"/> BTW-plichtig	<input type="checkbox"/> BTW-vrijgesteld			
	Uw organisatie is een:	<input type="checkbox"/> MKB ⁴	<input type="checkbox"/> anders, namelijk			
		<input type="checkbox"/>				
	Is voor uw organisatie een verzoek tot surseance van betaling, tot faillissement, of tot het van toepassing verklaren van de schuldsaneringsregeling ingediend?	<input type="checkbox"/> ja Toelichting:	<input type="checkbox"/> nee			
2.1 Contactpersoon aanvrager:						
<p>Vul hier de contactgegevens van de penvoerder c.q. aanvrager in. Indien er sprake is van een intermediair die de correspondentie voert, vul dan op de volgende pagina de contactgegevens van de intermediair in</p>		Naam:	<input type="checkbox"/> Dhr. <input type="checkbox"/> Mw.		
		Titel(s):			
		Functie:			
		Telefoon:	Fax:	
		E-mail adres:	Mobiel:	
2.2 Contactgegevens intermediair:						
<p>Alleen invullen als de correspondentie via een intermediair loopt. Voeg in dat geval wel een machtiging toe, waarin de intermediair door aanvrager is gemachtigd tot het voeren van de correspondentie</p>		Naam organisatie:			
		Postadres:			
		Postcode:	Plaats:	
		Naam:		<input type="checkbox"/> Dhr. <input type="checkbox"/> Mw.	
		Titel(s):			
		Functie:			
		Telefoon:	Fax:	
		E-mail adres:	Mobiel:	
2.3 Overige aanvragers:						
<p>Vul in indien er sprake is van een samenwerkingsverband Met de MKB-toets kunt u bepalen of de overige aanvragers voldoen aan de MKB-definitie zoals bedoeld in de regeling</p>		.....	Naam	MKB	
		Aanvrager 2:	<input type="checkbox"/>		
		Aanvrager 3:	<input type="checkbox"/>		
		Aanvrager 4:	<input type="checkbox"/>		
		Aanvrager 5:	<input type="checkbox"/>		
		Aanvrager 6:	<input type="checkbox"/>		
		Aanvrager 7:	<input type="checkbox"/>		
3. Ondertekening:						
<p>Deze persoon dient namens de penvoerder c.q. aanvrager tekenbevoegd te zijn</p>		Naam:			
		Functie:			
		Organisatie:			
		Datum:	Plaats:	
		Handtekening:			
4. Verplichte Bijlagen:						



Uw aanvraag is pas compleet en kan in behandeling genomen worden als alle voor uw aanvraag van toepassing zijnde bijlagen bijgevoegd zijn. Gebruik de formats voor deze verplichte bijlagen. Op www.topsectorlogistiek.nl vindt u een compleet overzicht van en (tevens toelichting bij de benodigde bijlagen)

Bijlage 1: **Projectplan**

Bijlage 2: **Projectbegroting**

Bijlage 3: **Openbare samenvatting**

Bijlage 4: **Document waarin de haalbaarheid aannemelijk wordt gemaakt.**

Bijlage 5: **Gegevens van eventuele overige projectpartners**

Bijlage 6: **Samenwerkingscontract**



1. Doel en hoofdlijnen van de regeling

Doel en aanleiding

Om de verplaatsing van het goederenvervoer vanaf de weg te versterken (de zogeheten modal shift) is er een modal shift-maatregel van weg naar water aangekondigd in de Goederenvervoeragenda¹. Later is daar de verplaatsing naar de modaliteit spoor bij gekomen. Met deze regeling wordt gekozen voor het stimuleren van de verplaatsing van doorgaand goederenvervoer van de weg naar de binnenvaart en het spoor. Dit om de weg als transportmodaliteit te ontlasten, en congesties op de belangrijkste doorgangsroutes voor het goederenvervoer terug te dringen. Verplaatsing van vrachtvervoer van de weg helpt bovendien bij het beheersbaar houden van de kosten van het beheer en onderhoud van het hoofdwegenet.

De regeling moet bijdragen aan het structureel bereikbaar houden van de stedelijke gebieden en industriehavencomplexen in de Randstad. Hierbij wordt gekozen voor een aanpak waarbij enerzijds wordt ingezet op het verruimen van de mogelijkheden voor modal shift door aanbesteding van nieuwe lijndiensten in de binnenvaart, en anderzijds het stimuleren van de keuze om vrachten via de binnenvaart en het spoor te vervoeren. Deze subsidieregeling is de invulling van het laatste doel.

Directe aanleiding voor deze subsidieregeling is de verwachte congestie op het hoofdwegenet binnen de corridor in verband met de geplande grootschalige vervangings- en renovatiewerkzaamheden die voor de komende jaren zijn voorzien. Daarnaast wordt er een structurele groei van het goederenvervoer verwacht. Deze congesties zullen een sterke wissel trekken op de bereikbaarheid van de grote stedelijke gebieden en (haven)industriecomplexen in de Randstad en daarmee de gateway functie die Nederland vervult voor het continentale goederenvervoer. Deze congesties zullen daarmee ook een negatief effect op het verdienvermogen van de Nederlandse logistiek en economie uitoefenen.

Wat houdt de regeling in?

De regeling richt zich hoofdzakelijk op de goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost, oftewel de hoofdwegen, spoorwegen en vaarwegen tussen de haven van Rotterdam naar Duitsland via regio's Arnhem-Nijmegen en Venlo. Daarnaast kunnen er ook activiteiten in aanmerking komen, die inzetten op de verplaatsing van weg naar spoor in overige delen van Nederland.

Voor een bijdrage vanuit deze regeling komen activiteiten in aanmerking die aan de hiervoor vermelde doelen bijdragen door het bundelen van containers afkomstig van afzonderlijke verladers met het doel deze te verplaatsen naar de binnenvaart. Daarbij gaat het zowel om activiteiten die direct het bundelen (en verplaatsen) van vrachten tot doel hebben als activiteiten vanuit het bedrijfsleven die gericht zijn op het beter ondersteunen van het bundelen en/of verplaatsen van deze vrachten. Bij deze laatste categorie activiteiten gaat het daarbij om onder meer het digitaal ondersteunen van het bundelen van vrachten het dezelfde reisdoel. Het doel van deze bijdrage is het stimuleren dat verladers als opdrachtgever kiezen voor transport via de binnenvaart en/of spoor.

De regeling concentreert zich in dit verband primair op het vervoer van goederen in containers. Dit gecontaineriseerde vervoer is verhoudingsgewijs gemakkelijk te verplaatsen en laat een sterke opmars als transportmiddel zien. Bulktransporten komen hierbij alleen in aanmerking voor een bijdrage indien deze een bovengemiddelde bijdrage aan de modal shift naar de binnenvaart en/of spoor leveren.

De subsidieregeling richt zich daarnaast op de kleinere en middelgrote transporten waarvoor een shift van de modaliteit door de omvang van de vrachten niet direct voor de hand ligt door te kleine hoeveelheden. Deze kleinere en middelgrote transporten maken het leeuwendeel van de transporten in Nederland uit. Door het geven van een bijdrage in de aanloopkosten van het bundelen en/of verplaatsen van vrachten, bijbehorende initiële investeringen en de aanpassing van bedrijfsprocessen stimuleert de regeling de keuze voor de binnenvaart en/of spoor als transportmodaliteit. Dit stelt de opdrachtgevers van deze kleinere transporten in staat kennis te maken met de binnenvaart en/of spoor als transportmodaliteit en deze ook op de lange duur als een reëel alternatief voor het gebruikelijke wegvervoer te zien. Beoogd is daarmee uiteindelijk ook een structurele verplaatsing van een substantieel deel van het goederenvervoer van de weg naar de binnenvaart en/of spoor. Met het oog hierop is de bijdrage ook slechts tijdelijk van aard. De bijdrage zal daarbij maximaal 24 maanden bedragen.

¹ Kamerstuk 34 244, 2. Goederenvervoeragenda, 10 juli 2019. In deze agenda stippelt het kabinet de lange-termijnagenda voor het goederenvervoerbeleid uit.



Vanuit deze regeling wordt een bijdrage gegeven in bedrijfsmatige kosten die rechtstreeks samenhangen met:

- de organisatie van de bundeling van vrachten om deze structureel te verplaatsen van de weg naar de binnenvaart en/of spoor;
- de daarmee samenhangende investeringen in aanpassing van werkprocessen, opslag en overslagfaciliteiten;
- in het beter faciliteren van deze modal shift processen.

De regeling is niet bedoeld om prijskortingen te geven op transport, maar op het wegnemen van fricties en barrières om ladingvolumes om te zetten van weg naar binnenvaart en/of spoor die niet marktverstoring qua transportprijs werken. De omvang van de bijdrage aan individuele activiteiten wordt bepaald door de ruimte die de vrijstellingsmogelijkheden van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV) biedt voor MKB-investeringen, de inhuur van consultants door het MKB, starterssteun en experimentele ontwikkeling.

De regeling is tijdelijk van kracht. Aanvragen voor een bijdrage vanuit de regeling kunnen tot uiterlijk 31 december 2021 worden toegekend. Met oog op de benodigde behandelingstijd kunnen volledige aanvragen tot uiterlijk 1 september 2021 worden ingediend bij de uitvoeringsorganisatie Connekt. Een aanvraag moet gebaseerd zijn op een concreet voorstel voor het verplaatsen van vrachten van de weg naar het water en/of spoor. Ter ondersteuning van marktpartijen bij het verkennen, organiseren en benutten van de mogelijkheden voor het bundelen en/of verplaatsen van vrachten zijn logistieke makelaars beschikbaar.

2. Verhouding tot bestaande regelgeving

Kaderbesluit subsidies I&M

Deze subsidieregeling is gebaseerd op het Kaderbesluit en de daaraan ten grondslag liggende Kaderwet Subsidies I en M. 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 de subsidiebele kosten (hoofdstuk 3), 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 onderhavige regeling is getoetst op mogelijke staatssteunelementen. Geconstateerd is dat de subsidie die wordt verstrekt op grond van deze regeling voor het bundelen en/of verplaatsen van vrachtvervoer van de weg naar de binnenvaart of het spoor kan worden aangemerkt als staatssteun. In deze subsidieregeling wordt gebruikgemaakt van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV), waardoor er bij subsidieverstrekking op basis van deze regeling sprake is van een geoorloofde vorm van staatssteun.

Voor de subsidieverstrekking wordt gebruik gemaakt van een aantal vrijstellingsmogelijkheden zoals die zijn opgenomen in de AGVV. De subsidieaanvragen zullen mede worden beoordeeld aan de hand van de voorwaarden die voor de betreffende vrijstelling gelden. De vrijstellingen die in het kader van de subsidieaanvraag kunnen worden gebruikt zijn:

- MKB-investeringssteun (artikel 17 AGVV);
- MKB-consultancysteun (artikel 18 AGVV);
- Starterssteun (artikel 22 AGVV);
- Onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten (artikel 25 AGVV).

Er zijn ook enkele eisen uit de AGVV niet opgenomen in deze regeling, omdat ze zich niet richten tot de aanvrager. Zo zal er met een kennisgeving zoals bedoeld in artikel 11 van de AGVV wordt de Europese Commissie op de hoogte gesteld van deze subsidieregeling. Als de subsidieregeling wordt gewijzigd, bijvoorbeeld bij het ophogen van de subsidieplafonds, zal bij de Europese Commissie opnieuw een kennisgeving worden gedaan. Indien er sprake is van een individuele steunverlening van meer dan € 500.000 zullen bovendien de gegevens van die steun openbaar gepubliceerd worden, conform hetgeen bepaald in artikel 9 van de AGVV.



4. Administratieve lasten en risicoanalyse

De administratieve lasten van de aanvragers van subsidie bestaan uit het kennisnemen van de regeling, het doen van de aanvraag en de overige verplichtingen die voortvloeien uit de regeling voor ontvangers van subsidie. Voor de subsidieverstrekking voor het bundelen en/of verplaatsen van vrachtvervoer naar de binnenvaart zijn de administratieve lasten geschat op minder dan 5% van het totale subsidiebedrag. De administratieve lasten van de regeling zijn zo laag mogelijk gehouden. Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

Er is een risicoanalyse uitgevoerd. Hieruit zijn geen bijzondere risico's naar voren gekomen. Deze analyse heeft daarom niet geleid tot substantiële aanpassingen van de regeling.

5. Uitvoering

De regeling zal worden uitgevoerd door Stichting 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

In de verzamelbrief regeldruk 2011–2015 van 19 september 2011 (Kamerstukken II 2010/11, 29 515 nr. 333) is te lezen dat 'uitgangspunt is dat voorstellen die significante verandering brengen in de rechten en plichten van burgers, bedrijven en instellingen of die grote gevolgen hebben voor de uitvoeringspraktijk via internet worden geconsulteerd'.

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 en onderzoeksorganisaties die een subsidieaanvraag kunnen indienen. De eisen om voor subsidie in aanmerking te komen vloeien grotendeels voort uit de algemene groepsvrijstellingsverordening en het Kaderbesluit subsidies I en M.

In de aanloop naar 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. Potentiele 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.

7. Inwerkingtreding en horizonbepaling

Overeenkomstig de vaste verandermomenten (Aanwijzing voor de regelgeving 4.17, tweede lid) is hier gekozen een inwerkingtreding op 1 april 2021. Hierbij wordt afgeweken van de geldende minimumvoeringstermijn van twee maanden (Aanwijzing voor de regelgeving 4.17, vierde lid). Hiertoe wordt overgegaan omdat de komst van deze regeling reeds langer bekend was binnen de transportsector en bedrijven hierop al inspeelden. Uitstel zou tot een ongewenst nadeel van een later optredende modal shift van vrachtvervoer van weg naar de binnenvaart zou leiden.

De regeling geldt voor een periode van negen maanden en vervalt met ingang van 1 januari 2022.

Artikelsgewijs

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 verladere op de locatie waar een binnenschip is aangemeerd of een trein staat gerangeerd teneinde op deze manier het schip of de trein zo efficiënt mogelijk gevuld te krijgen.

Container wordt zo ruim mogelijk omschreven teneinde 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 Goederencorridors Oost en Zuid-Oost. In de begripsbepalingen is opgenomen wat hieronder valt. Voor spoor geldt deze beperking overigens niet, hiervoor geldt de subsidieregeling landelijk.

Het begrip MKB is opgenomen in de regeling omdat dit in Nederland de ingeburgerde term is voor het Midden- en Klein Bedrijf. Wat hieronder in het kader van deze regeling moet worden begrepen wordt bepaald door artikel 2, tweede lid, van de AGVV.

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 transport van een vrachtcontainer of bulkclading via een vrachtwagen te kiezen voor vervoer met een binnenvaartschip 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. Dat kan zijn via een subsidie aan de MKB-verladere maar ook aan ontwikkelaars van apps en platforms waar vraag en aanbod elkaar treffen.

De Regeling staat open voor alle partijen die bedrijfsmatig goederen willen gaan vervoeren via de binnenvaart of het spoor. De verladere die hierbij betrokken zijn zullen in de regel slechts enkele containers per week met goederen laten vervoeren. Naar verwachting zullen met name samenwerkingsverbanden van verladere, vervoerders en eventueel terminalbedrijven een bijdrage vanuit de regeling aanvragen.

De subsidie wordt wat de modal shift van weg naar water betreft beperkt tot bedrijven die actief zijn op de Goederencorridors Oost en Zuid-Oost om de congestie te verlichten die daar als gevolg van werkzaamheden op die corridors worden verwacht.

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

Om zowel de verwachte autonome groei van het goederenvervoer als het effect van verkeershinder van het VenR-programma te compenseren is voor de modal shift van weg naar water een doel geformuleerd van 'dagelijks structureel 2.000 TEU van de weg'.

Het spoor heeft, bovenop de modal shift doelstelling van weg naar water, een modal shift doelstelling geformuleerd van ongeveer 10% (200 TEU) en levert hiermee tegelijk een bijdrage aan de groei-doelstelling opgenomen in het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 782), te weten 54 tot 61 miljoen ton in 2030.

Artikel 3. Subsidiabele activiteiten en verdeelsleutel

Het doel van deze subsidieregeling is in de eerste plaats het verplaatsen van TEU van de weg naar het water of het spoor en in de tweede plaats het structureel inbedden van deze modal shift in de bedrijfsvoering. In het eerste lid, onderdeel a, is bepaald dat met de subsidie activiteiten zullen worden gestimuleerd die zich richten op een blijvende bundeling van vrachten en het vervolgens verplaatsen van deze vrachten van de weg naar de binnenvaart of het spoor en het geschikt maken van de vracht voor de modal shift. Voor financiering komen daarbij de kosten in aanmerking die samenhangen met de bundeling en verplaatsing of het geschikt maken van deze gebundelde vrachten. In onderdeel b gaat het om het toegankelijk maken van de verplaatsing naar water of spoor door het verbeteren van al bestaande afspraken en werkwijzen of het ontwikkelen van nieuwe afspraken en werkwijzen in de hele keten (verladere, vervoerders en terminalbedrijven).

In het tweede lid zijn de typen activiteiten opgenomen die binnen de AGVV vallen. In onderdeel a van dit artikel gaat het om de investeringssteun aan het MKB als bedoeld in artikel 17 van de AGVV. In



tegenstelling tot wat het gebruik van de term productie suggereert is deze vrijstelling van toepassing op alle MKB sectoren dus zowel de be- en verwerkende industrie als de dienstensector. Opge-merkt wordt dat er onder de AGVV geen vrijstelling is opgenomen voor exploitatiesteun. Deze komt dan ook niet onder deze regeling voor subsidie in aanmerking. Een investering kan volgens artikel 17, derde lid, onderdeel a bestaan uit een investering in materiële en/of immateriële activa ten behoeve van de oprichting van een nieuwe vestiging, de uitbreiding van een bestaande vestiging, de diversificatie van de productie van een bestaande vestiging in nieuwe, bijkomende producten, of een fundamentele wijziging van het volledige productieproces van een bestaande vestiging,

De in onderdeel b genoemde consultancysteun als bedoeld in artikel 18 van de AGVV bestaat uit de advisering die betrekking heeft op het bewerkstelligen en ondersteunen van de modal shift. Het mag niet gaan om consultancy van permanente of periodieke aard en mag ook niet vallen onder de gewone bedrijfsuitgaven van de onderneming zoals belastingadvies, gangbare juridische dienstverlening of reclame.

Voor de in onderdeel c genoemde starterssteun, als bedoeld in artikel 22 van de AGVV, komt elke kleine, niet beursgenoteerde onderneming tot vijf jaar na haar registratie in aanmerking, die voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. zij heeft niet de activiteit van een andere onderneming overgenomen;
- b. zij heeft nog geen winst uitgekeerd; en
- c. zij is niet ontstaan uit een concentratie.

Voor in aanmerking komende ondernemingen die zich niet hoeven te laten registreren, kan de periode van vijf jaar om in aanmerking te komen voor deze vrijstelling, geacht worden aan te vangen op het tijdstip dat de onderneming haar economische activiteiten aanvangt of daarvoor belastingplichtig wordt.

In afwijking het hiervoor onder c genoemde worden ondernemingen die ontstaan uit een concentratie van ondernemingen die op grond van dit artikel voor steun in aanmerking komen, ook als in aanmerking komende ondernemingen beschouwd tot vijf jaar vanaf de registratie van de oudste onderneming die bij de concentratie betrokken is.

Onder de in onderdeel d genoemde experimentele ontwikkeling als bedoeld in artikel 25, onderdeel c van de AGVV, vallen activiteiten die betrekking hebben op het verwerven, combineren, vormgeven en gebruiken van bestaande wetenschappelijke, technologische, zakelijke en andere relevante kennis en vaardigheden, gericht op het ontwikkelen van nieuwe of verbeterde producten, procedés of diensten. Dit kan ook activiteiten omvatten die gericht zijn op de conceptuele formulering, de planning en documentering van alternatieve producten, procedés of diensten. Het gaat het hierbij nadrukkelijk niet om het testen van bestaande processen of procedures of verder ontwikkelen daarvan.

Artikel 4. Subsidieplafond, wijzen van verdelen en subsidiemaximum

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 periode 1 april, het moment van inwerkingtreding van deze regeling, tot 1 september 2021. De minister kan alsnog besluiten om voor een tweede periode in 2021 een subsidieplafond vast te stellen. In het derde lid is bepaald dat de subsidiegelden worden verdeeld op basis van de volgorde van binnenkomst van de subsidieaanvragen. In artikel 8 van het Kaderbesluit is aangegeven hoe omgaan wordt met aanvragen die tegelijkertijd binnenkomen als het subsidieplafond is bereikt. In het vierde lid is als bovengrens opgenomen dat per project maximaal € 500.000,- subsidie wordt verstrekt. Indien de maximumbedragen uit de AGVV die zijn opgenomen in artikel 11 lager liggen dan € 500.000,-, dan geldt het in de AGVV genoemde lagere maximumbedrag in dat geval als bovengrens.

Artikelen 5, 6, 7 en 8 Subsidiabele kosten en berekening uurtarieven

De kosten die worden voor een project investeringssteun die worden genoemd in artikel 17, tweede lid, van de AGVV zijn:

- de kosten van investeringen in materiële en immateriële activa, en/of
- de geraamde loonkosten voor rechtstreeks door het investeringsproject gecreëerde banen, berekend over een periode van twee jaar.

De kosten voor een project consultancysteun die worden genoemd in artikel 18, derde lid, van de AGVV, bestaan uit de kosten van de door de consultants verrichte consultancydiensten.

De kosten van een project experimentele ontwikkeling die worden genoemd in artikel 25, derde lid, onderdeel a t/m e bestaan uit:



- personeelskosten: onderzoekers, technici en ander ondersteunend personeel voor zover zij zich met het onderzoeksproject bezighouden;
- kosten van apparatuur en uitrusting voor zover en zolang zij worden gebruikt voor het project. Wanneer deze apparatuur en uitrusting niet tijdens hun volledige levensduur voor het project worden gebruikt, worden alleen de afschrijvingskosten overeenstemmend met de looptijd van het project, berekend volgens algemeen erkende boekhoudkundige beginselen, als in aanmerking komende kosten beschouwd;
- kosten van gebouwen en gronden voor zover en zolang zij worden gebruikt voor het project. Wat gebouwen betreft, worden alleen de afschrijvingskosten overeenstemmend met de looptijd van het project, berekend volgens algemeen erkende boekhoudkundige beginselen, als in aanmerking komende kosten beschouwd. Wat gronden betreft, komen de kosten voor de commerciële overdracht of de daadwerkelijk gemaakte kapitaalkosten in aanmerking;
- kosten van contractonderzoek, kennis en octrooien die op arm's length-voorwaarden worden gekocht bij of waarvoor een licentie wordt verleend door externe bronnen, alsmede kosten voor consultancy en gelijkwaardige diensten die uitsluitend voor het project worden gebruikt;
- bijkomende algemene kosten en andere operationele uitgaven, waaronder die voor materiaal, leveranties en dergelijke producten, die rechtstreeks uit het project voortvloeien.

Gelet op artikel 7 van het Kaderbesluit subsidies I en M dient vastgesteld te worden welke standaard-berekeningswijzen voor de berekening van uurtarieven kunnen worden gehanteerd. In artikel 5, tweede lid, wordt hieraan gehoor gegeven. Ten aanzien van de standaardberekeningswijze voor uurtarieven wordt het de aanvragers toegestaan zelf een keuze te maken uit de drie beschikbare mogelijkheden uit het Kaderbesluit. Ter uitwerking van deze bepaling is in artikel 6 opgenomen hoe de standaardberekeningswijze voor de berekening van uurtarieven met behulp van de integrale kosten-systematiek moet worden toegepast en hoe vervolgens de subsidiabele kosten kunnen worden berekend. In artikel 7 is opgenomen hoe de standaardberekeningswijze voor de berekening van uurtarieven op basis van de kosten per kostendrager met forfaitaire opslag moet worden gehanteerd en hoe daarmee de subsidiabele kosten kunnen worden berekend. In artikel 8 is de standaardberekeningswijze opgenomen voor zover gebruik wordt gemaakt van een forfaitair vastgesteld uurtarief loonkosten van € 60 per uur. In dit bedrag zijn zowel de directe loonkosten als daaraan toegerekende indirecte kosten begrepen. Ook is in dit artikel opgenomen hoe in dit geval de subsidiabele kosten kunnen worden berekend.

Artikel 9 Uitvoeringsinstantie

Als uitvoeringsinstantie voor deze subsidieregeling wordt de Stichting Connekt aangewezen.

Artikel 10 Indiening aanvraag

Een aanvraag wordt ingediend bij de Stichting Connekt met behulp van het in bijlage 1 opgenomen aanvraagformulier. In het vijfde lid is opgenomen dat een aanvraagformulier kan worden verkregen op de website www.topsectorlogistiek.nl. Op het aanvraagformulier en de website is ook te vinden welke gegevens en bijlagen bij de aanvraag moeten worden overlegd en welke formats daarvoor moeten worden gebruikt. De aanvraag kan van 1 april tot 1 september 2021 worden ingediend. Voor alle activiteiten geldt dat de gegevens, bedoeld in artikel 10 van het Kaderbesluit Subsidies I en M en artikel 6, tweede lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening, moeten worden aangeleverd bij een aanvraag.

Artikel 11 Subsidieverstrekking

Bij het bepalen van de maximale steunintensiteit en de maximumbedragen wordt aangesloten bij de AGVV. In onderstaande tabel zijn de maximale steunintensiteiten per vrijstellingsmogelijkheid opgenomen. Het gaat daarbij om maximale percentages van de in aanmerking komende kosten, zoals die hierboven zijn toegelicht bij de artikelen 5, 6, 7 en 8.

Vrijstelling	Artikel AGVV	Max %	Verh MO	Verh KMO	Overig verh	Max bedrag
Investeringssteun	17, zesde lid	20% KMO 10% MO	–	–	–	–
Consultancysteun	18, tweede lid	50%	–	–	–	–
Starterssteun	22, derde lid, onderdeel c, 1e volzin en vijfde lid	–	–	–	–	€ 400.000,– Verdubbeling voor kleine en innovatieve ondernemingen



Vrijstelling	Artikel AGVV	Max %	Verh MO	Verh KMO	Overig verh	Max bedrag
Starterssteun Groot-Rijnmond	22, derde lid, onderdeel c, 2e volzin en vijfde lid	-	-	-	-	€ 600.000,- Verdubbeling voor kleine en innovatieve ondernemingen
Experimentele ontwikkeling	25, vijfde lid, onderdeel c, en zesde lid	25%	+10%	+20%	+15% ¹	Voorvoemde verhogingen tot max 80%

¹ Een verhoging met 15% is mogelijk indien één van de volgende voorwaarden is vervuld:

1. het project behelst daadwerkelijke samenwerking:

- tussen ondernemingen waarvan er ten minste één een klein of middelgroot bedrijf is en geen van de ondernemingen neemt meer dan 70% van de in aanmerking komende kosten voor haar rekening, of tussen een onderneming en één of meer organisaties voor onderzoek en kennisverspreiding, waarbij deze organisaties ten minste 10% van de in aanmerking komende kosten dragen en het recht hebben hun eigen onderzoeksresultaten te publiceren;

2. de projectresultaten worden ruim verspreid via conferenties, publicaties, open access-repositories, of gratis opensource-software.

Onder een kleine onderneming wordt verstaan een onderneming waar minder dan 50 personen werkzaam zijn en waarvan de jaaromzet of het jaarlijkse balanstotaal 10 miljoen EUR niet overschrijdt (artikel 2, tweede lid, van bijlage I van de AGVV). Middelgrote ondernemingen zijn ondernemingen die geen kleine of grote onderneming zijn als bepaald in bijlage I van de AGVV.

Groot-Rijnmond is een steungebied als bedoeld in artikel 107, derde lid, onder c, van het Verdrag betreffende de werking van Europese Unie. Daarom kan in dat gebied een maximumbedrag van € 600.000,- in plaats van € 400.000,- worden aangehouden.

Er vindt een bevoorschotting van 80% plaats bij de verlening van de subsidie. Na vaststelling van de subsidie wordt de resterende 20% uitbetaald indien de subsidie conform de voorwaarden en verplichtingen van deze regeling is besteed.

Artikel 12 Specifieke afwijzingsgronden

Gronden om een subsidieaanvraag op voorhand te weigeren zijn opgenomen in het Kaderbesluit (artikel 11 en 12) en in deze regeling. Daaronder is ook begrepen dat de aanvraag niet voldoet aan de in de regeling daaraan gestelde regels. In de regeling zijn drie aanvullende gronden genoemd om de subsidieaanvraag op voorhand te weigeren: wanneer er al een subsidie is verleend voor hetzelfde project (hetzij op de Goederencorridors wat betreft de modal shift naar binnenvaart of nationaal wat betreft de modal shift naar het spoor), of wanneer de regels van de AGVV, opgesomd onder b tot en met e, niet worden nageleefd.

Artikel 13 Verplichtingen van de subsidieontvanger

Het project dient bij te dragen aan de doelstelling van de subsidieregeling om per dag ten minste 2000 TEU in beide Goederencorridors van de weg te halen. Daarom wordt van de subsidieontvanger gevraagd verslag te doen van de wijze waarop en de mate waarin het project daaraan heeft bijgedragen. Daarin moet in ieder geval aan de komen hoeveel TEU daadwerkelijk met het project in de Goederencorridors 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 dit ook in de toekomst blijft plaatsvinden. Ook na afloop van de subsidie dient er aandacht te zijn voor het transport over water of het spoor en niet weer automatisch weer te worden teruggevallen op het wegtransport. Indien de aangevraagde activiteit een praktijktest of onderzoek betreft wordt een analyse in het verslag opgenomen van de toepasbaarheid van test of het resultaat van het onderzoek met een schatting van het aantal TEU dat met die maatregel naar verwachting naar weg of water kan worden verplaatst.

Artikel 14 Subsidievaststelling

Nadat de activiteit is afgerond dient de subsidieontvanger een verzoek om vaststelling bij de uitvoeringsorganisatie in te dienen. Daartoe is een formulier verkrijgbaar op e website van www.topsectorlogistiek.nl waarop is opgenomen welke gegevens moeten worden aangeleverd. Het in artikel 13 verplichte eindrapport maakt daar onderdeel van uit. Op grond van artikel 25 van het Kaderbesluit subsidies wordt binnen dertien weken na ontvangst van het verzoek een besluit genomen, tenzij dit niet haalbaar blijkt kan deze termijn met nog eens dertien weken worden verlengd.



Artikel 15 Inwerkingtreding en vervaldatum

De regeling treedt in werking op 1 april 2021. Vanaf die datum kunnen aanvragen worden ingediend tot 21 september 2021 en in behandeling worden genomen. De regeling loopt tot en met 31 december 2021 en vervalt daarna. De regeling blijft van toepassing op voor 1 januari 2022 aangevraagde subsidies.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*