



## Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 25 januari 2022, nr. IENW/BSK-2021/278136, houdende regels voor de verstrekking van een specifieke uitkering in verband met de aanleg en verbetering van openbare havenfaciliteiten op de goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost (Specifieke uitkering versterking havenvoorzieningen goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost 2022–2026)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 17, eerste lid, van de Financiële-verhoudingswet, de artikelen 6, tweede lid, en 7, derde lid, van de Wet mobiliteitsfonds en de artikelen 2, 3, eerste lid, aanhef en onderdeel a, 4, eerste en tweede lid en 5, onderdelen a tot en met i en l, van de Kaderwet Subsidies I en M en artikel 2, derde lid, van het Kaderbesluit Subsidies I en M;

Besluit:

### Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

*aansluitende vaarwegen*: vaarwegen die aansluiten op de goederenvervoercorridors of die als alternatief voor de vaarwegen op de goederenvervoercorridors kunnen worden ingezet zoals de vaarwegverbindingen richting de Rotterdamse haven, Lek, Nederrijn, Pannerdensch kanaal en de Gelderse IJssel tot en met Zutphen;

*goederenvervoercorridors*: corridor Oost (corridor Rotterdam – Arnhem/Nijmegen – Duitsland (A15, Betuweroute, Waal) en corridor Zuidoost (corridor Rotterdam – Noord-Brabant/Limburg – Duitsland (A16/A58/A67, Brabantroute, Maas en Brabantse kanalen, buisleidingen);

*haveninitiatief*: een (gedeeltelijke) herstructurering of vernieuwing van openbare havenvoorzieningen in een binnenhaven of zeehaven ter bevordering van de modal shift van goederen van de weg naar de binnenvaart;

*de Minister*: de Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

*modal shift*: verschuiving van een deel van het goederenvervoer over de weg naar vervoer over het water waarmee de congestie op de weg kan worden verminderd binnen de goederenvervoercorridors;

*ontvanger*: een provincie waar de goederenvervoercorridors in gelegen zijn;

*openbare havenvoorzieningen*: openbare kades en havenbekkens;

*provincies*: de provincies Limburg, Noord-Brabant, Zuid-Holland en Gelderland;

*vaarwegen op de goederenvervoercorridors*: de vaarwegen (Waal, Maas en Brabantse kanalen) zoals opgenomen in het eindrapport MIRT-onderzoek goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost;

### Artikel 2 Toepasselijkheid Kaderbesluit subsidies I en M

De artikelen 6, eerste en zesde lid, 8, 9, 10, eerste tot en met derde lid, 11, 12, aanhef en onderdelen c, q en i, 13, 14, eerste en tweede lid, 17, eerste lid, aanhef en onderdelen a tot en met c, e en f, 18, 20, eerste lid, 21, 22, tweede lid, 23, eerste, derde en vijfde lid, en 24, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M zijn van overeenkomstige toepassing op deze regeling.

### Artikel 3 Doel van de regeling

De Minister verleent een specifieke uitkering voor het versnellen van de realisatie van de verbetering van bestaande of uitbreiding van openbare havenvoorzieningen ten behoeve van de binnenvaart in binnenhavens en zeehavens op de goederenvervoercorridors om daarmee een bijdrage te leveren aan de modal shift.

### Artikel 4 Voor uitkering in aanmerking komende kosten en de hoogte van de uitkering

1. Voor een specifieke uitkering komen de kosten voor de verwerving, aanleg of verbetering van openbare infrastructuur of openbare havenvoorzieningen gelegen in binnenhavens of zeehavens zoals de kosten van verdieping van openbare havenbekkens of de kosten voor de aanleg of verbetering van openbare kademuren in aanmerking.



2. Een specifieke uitkering bedraagt ten hoogste 50% van het totaal van de in aanmerking komende kosten als bedoeld in het eerste lid, verminderd met de directe baten uit grondverwerving voor de kade en de direct aangrenzende grondstrook met een maximum van € 1.000.000,-, inclusief omzetbelasting.

#### **Artikel 5 Uitkeringsplafond en wijze van verdeling**

1. Het uitkeringsplafond bedraagt in totaal € 10.000.000,-.
2. De Minister verdeelt het bedrag op volgorde van rangschikking van de aanvragen
3. Er is een adviescommissie die belast is met advisering van de Minister over de aanvragen door middel van beoordeling en rangschikking, bedoeld in het tweede lid.
4. De adviescommissie bestaat uit drie experts die door de corridorpartijen in het Programma goederenvervoercorridors zijn aangewezen.
5. De adviescommissie beoordeelt de ingediende aanvragen aan de hand van de toetsingscriteria zoals opgenomen in de bijlage bij deze regeling.
6. Voor elk van de in de bijlage genoemde toetsingscriteria is maximaal 10 punten te behalen, met in totaal een maximale beoordelingsscore van 40 punten.
7. De Minister besluit over de verstrekking van de uitkering op basis van het advies van de adviescommissie en wijkt hier slechts om zwaarwegende redenen van af.
8. Indien twee of meer projecten op dezelfde plaats in de rangschikking terechtkomen, wordt door middel van loting de definitieve plaats in de rangschikking bepaald.

#### **Artikel 6 Aanvraag**

1. Het college van gedeputeerde staten van een provincie kan een specifieke uitkering aanvragen voor een publiek-privaat haveninitiatief gelegen aan een van de vaarwegen op een van de goederenvervoercorridors en daarop aansluitende vaarwegen ten behoeve van de realisatie van het in artikel 3 omschreven doel.
2. Aanvragen kunnen jaarlijks tot 1 mei worden gedaan.
3. Voor een aanvraag wordt een door de Minister beschikbaar gesteld aanvraagformulier gebruikt.
4. Een aanvraag bestaat uit een volledig ingevuld aanvraagformulier en daarbij horende bijlagen, te weten:
  - a. een investeringsbegroting;
  - b. een private modal shift intentieverklaring;
  - c. een financieringsbesluit van provincie.
5. De aanvraag bevat een CO<sub>2</sub>-reductieberekening conform IenW-format.
6. In de aanvraag dient aan de hand van de investeringsbegroting te worden aangetoond dat de private investeringsomvang in het haveninitiatief in de periode van de eerste 5 jaar minimaal € 1.000.000,- exclusief BTW zal bedragen.
7. Voor de in het vierde en vijfde lid bedoelde documenten wordt de meest recente versie gebruikt.
8. In geval van een onvolledige aanvraag wordt de aanvrager in de gelegenheid gesteld de aanvraag binnen twee weken aan te vullen met de gegevens die op grond van dit artikel zijn vereist.

#### **Artikel 7 Afwijzingsgronden**

De Minister beslist afwijzend op een aanvraag om een uitkering, indien:

- a. de beoordelingsscore, als bedoeld in artikel 5, zesde lid, minder bedraagt dan 20 punten;
- b. er geen sprake is van cofinanciering door de provincie;
- c. de private investeringsomvang bedoeld in artikel 6, zesde lid, niet is aangetoond.



### **Artikel 8 Verlening**

1. De beschikking tot verlening van de specifieke uitkering bevat in ieder geval het bedrag dat betrekking heeft op de compensabele BTW-component die wordt toegevoegd aan het BTW-compensatiefonds.
2. Een uitkering 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 9 Voorschotverlening**

1. De Minister verstrekt een voorschot van 75%.
2. Dit voorschot wordt betaald binnen 6 weken na bekendmaking van de beschikking tot verlening.

### **Artikel 10 Verplichtingen ontvanger**

1. Een project is binnen 12 maanden na de toekenning van de specifieke uitkering gestart en wordt binnen twee en een half jaar voltooid te rekenen vanaf het moment van toekenning.
2. De Minister kan op voorafgaand verzoek van de ontvanger afwijken van de in het eerste lid genoemde termijnen.
3. De ontvanger levert jaarlijks op 1 maart een schriftelijk verslag aan de Minister aan over de voortgang van het project en de bijdrage aan de doelstellingen van de modal shift over het voorafgaande jaar.

### **Artikel 11 Verantwoording**

De ontvanger legt verantwoording af over de besteding van de uitkering op de wijze bepaald in artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet.

### **Artikel 12 Vaststelling**

De Minister stelt de uitkering vast op 31 december van het jaar waarin de laatste verantwoording, bedoeld in artikel 13, heeft plaatsgevonden.

### **Artikel 13 Evaluatieverslag**

De Minister publiceert voor 1 juli 2026 een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de uitkeringen in de praktijk.

### **Artikel 14 Inwerkingtreding en horizonbepaling**

1. Deze regeling treedt op 1 januari 2022 in werking.
2. Indien de Staatscourant waarin deze regeling wordt gepubliceerd, wordt uitgegeven na 1 januari 2022, treedt zij in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst, en werkt zij terug tot en met 1 januari 2022.
3. Deze regeling vervalt op 31 december 2026, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op uitkeringen die voor die datum zijn aangevraagd, verleend of vastgesteld.

### **Artikel 15 Citeertitel**

Deze regeling wordt aangehaald als: Specifieke uitkering versterking havenvoorzieningen goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost 2022–2026.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat  
M.G.J. Harbers*



---

## BIJLAGE TOETSINGSCRITERIA, BEDOELD IN ARTIKEL 5, VIJFDE LID

### A Relevantie

Met dit criterium wordt bepaald aan welke opgave op de goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost als geheel wordt bijgedragen en op welke wijze. Aandachtspunten zijn:

3. CO<sub>2</sub> reductie die met het project wordt behaald;
4. De mate van ontlasting van het (rijks)wegennet in de goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost.

### B Impact

Wat is de impact van het project op de doelstellingen van de specifieke uitkering?

5. Is de verplaatsing van het vervoersvolume van de weg naar het water voldoende onderbouwd?
6. Wat zijn de maatschappelijke baten versus de kosten?
7. Wat zijn de met het project verbonden belangrijkste risico's en de kans dat deze zich voordoen?

### C Voldoende uitgewerkt (mature)

Gaat het om een aanvraag die voldoende is uitgewerkt?

8. Wat is het draagvlak voor dit project?
9. Wat is de commitment van partijen (ook wat betreft de financiering)?
10. Indien gebruik gemaakt wordt van onderaannemers, zijn hier al afspraken mee?
11. Is de vergunningenscan volledig, duidelijk en zijn de termijnen realistisch?
12. Is de uitvoeringsplanning volledig, duidelijk en zijn de termijnen realistisch?

### D Kwaliteit voorstel

Wat is de algehele kwaliteit van de aanvraag?

13. Is de onderbouwing helder?
14. Zijn er eisen aan de aanvraag die in de onderbouwing onderbelicht zijn gebleven?
15. Zijn de plannen en uitwerkingen in de aanvraag voldoende onderbouwd?



## TOELICHTING

### A. Algemeen deel

#### 1. Aanleiding en doel van de specifieke uitkering

Het eindrapport van het in juni 2017 afgeronde MIRT<sup>1</sup>-onderzoek goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost heeft laten zien dat het goederenvervoer de ruggengraat is van de Nederlandse economie en de basis vormt voor de positie van Nederland als handelsland<sup>2</sup>. Vervoer van goederen over water biedt mogelijkheden voor een efficiënte manier van transport door volumevoordelen en de mogelijkheid om goederenstromen te bundelen. Waar wegen dichtslibben door een teveel aan verkeer, bieden de waterwegen vaak nog voldoende capaciteit voor extra goederenvervoer over water. Door het relatief lage brandstofverbruik per tonkilometer is goederenvervoer over water op het gebied van uitstoot van CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub> per tonkilometer een duurzame keuze. Ook is de binnenvaart een bijzonder veilige manier van transport<sup>3</sup>.

Zowel op landelijk als op provinciaal niveau zijn in het verleden stimuleringsregelingen voor de binnenvaart ontwikkeld. Zo is in 2008 een Tijdelijke regeling quick-wins binnenvaart (hierna: quick-wins regeling) gestart. Deze kende drie financieringsronden op grond waarvan decentrale overheden een aanvraag konden indienen bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor projecten gericht op het (regionaal) ontwikkelen van de binnenvaart/binnenhavens. De quick-wins regeling beoogde gemeenten en provincies met een financiële bijdrage te helpen om snel maatregelen door te voeren; de zogenaamde quick-wins projecten. Het doel van deze projecten was om het functioneren van binnenhavens en regionale vaarwegen voor het beroepsgoederenvervoer over water te verbeteren en daarbij de mogelijkheden voor overslag vanuit binnenschepen naar de wal te vergroten of op zijn minst op peil te houden.

In de evaluatie van de quick-wins regeling is geconstateerd dat veel van de problemen die ten tijde van de introductie van de quick-wins regeling speelden met de quick-wins regeling zijn opgelost<sup>4</sup>. In de afgelopen jaren heeft het Rijk veel geïnvesteerd in het op orde maken van het vaarwegennetwerk. Veel projecten zijn afgerond of bevinden zich in een afrondende fase. Wat betreft het vaarwegennetwerk zelf is er voldoende capaciteit. Het nationale netwerk van containerterminals is inmiddels grotendeels op orde. Geconstateerd is dat op de vaarwegen voldoende capaciteit beschikbaar is en waar mogelijk wordt via het MIRT gewerkt aan verdere verbeteringen<sup>5</sup>. Door regionale overheden en enkele bedrijven worden echter nog wel kansen gezien voor wat betreft de beschikbaarheid van loskades. Verladers dienen volgens deze partijen verleid te worden om gebruik te maken van de binnenvaart. Private partijen die vervolgens kansen voor vervoer over water zien, dienen met publieke middelen te worden ondersteund bij de ontwikkeling/verbetering van laad- en losmogelijkheden.

De motie De Boer cs. van december 2016<sup>6</sup> roept de regering op te inventariseren waar kansen liggen om door de aanleg van kademuren vervoer van goederen van de weg naar de binnenvaart te verschuiven. De uitvoering van deze motie is als prioritaire actie benoemd in het Programma goederenvervoercorridors en opgepakt door de corridorpartijen<sup>7</sup>.

#### *Programma goederenvervoercorridors*

De ambitie voor de goederenvervoercorridors is om in 2030 topcorridors te hebben, die de basis vormen voor de logistieke toppositie van Nederland. Deze topcorridors faciliteren een vlot, betrouwbaar, robuust, veilig en duurzaam transportsysteem. Zo dragen ze bij aan duurzame economische groei met tevreden gebruikers en een optimale leefkwaliteit en woonomgeving. Centraal in de goederenvervoercorridors staan de economische ambities van overheden en bedrijven. De infrastructuur is ondersteunend om deze ambities te realiseren.

Bij de toedeling van middelen zal zoveel mogelijk worden aangesloten bij deze ambities Dat betekent

<sup>1</sup> Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

<sup>2</sup> MIRT-overzicht 2019.

<sup>3</sup> Evaluatie Tijdelijke Regeling Quick Wins Binnenvaart, kenmerk 31133870, Panteia en Witteveen en Bos, 30 november 2018.

<sup>4</sup> Bereikbaarheid van binnenhavens als zwakste schakel van binnenvaartketen, binnenhavens konden de schaalvergroting niet bijhouden, diepgang van binnenhavens was niet toereikend, onvoldoende capaciteit om de verwachte groei in containeroverslag te faciliteren).

<sup>5</sup> Eindrapport MIRT-onderzoek Goederenvervoercorridors Oost- en Zuidoost, juni 2017.

<sup>6</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2016–2017, 34 550 A, nr. 50

<sup>7</sup> Ministerie van IenW, Provincies Gelderland, Provincie Zuid-Holland, Provincie Limburg, Provincie Noord-Brabant, Havenbedrijf Rotterdam.



dat de voorkeur zal uitgaan naar plannen die naar aard en omvang het beste aansluiten bij de ambitie voor de goederenvervoercorridors, waarbij het beter benutten van de bestaande multimodale infrastructuur uitgangspunt is

### *Doel en doelgroep van de uitkering*

De uitkering is bedoeld als stimulans voor provincies die bereid zijn om samen met betrokken gemeenten en private partijen te investeren in de infrastructuur van een nieuw of bestaand (binnen-)havengebied. Corridorpartijen hebben hierbij de doelstelling om gedurende de ingroeifase (5 jaar na vaststelling van deze regeling) jaarlijks 250.000 ton van weg naar water te verplaatsen. Bij de volledige ingebruikname van de kademureninitiatieven (10 jaar na vaststelling) is de corridordoelstelling om jaarlijkse 1.000.000 ton van weg naar water te verplaatsen.

De publieke investeringen van een provincie en gemeente maken onderdeel uit van de infrastructurele investeringen van een groter publiek-privaat haveninitiatief. Het gaat voor wat betreft de publieke investeringen om een of meer van de onderstaande activiteiten:

- a. een uitbreiding van een bestaande (binnen)haven of realisatie van een openbare kade gelegen langs een vaarweg t.b.v. overslag van goederen. Het uitdiepen van de openbare havenbekkens om daarmee de functionaliteit van een bestaande openbare kade te verbeteren, valt hier ook onder;
- b. een (gedeeltelijke) herstructurering van een (binnen)haven. Er kan hierbij gedacht worden aan het plaatsmaken van niet-haven gerelateerde bedrijvigheid voor haven-gerelateerde bedrijvigheid, waarbij de functionaliteit van het havengebied wordt verbeterd.

Binnen het groter publiek-privaat haveninitiatief nemen private initiatiefnemers in belangrijke mate de financiering voor de grondverwerving of infrastructurele investeringen die betrekking hebben op de realisatie van het haveninitiatief, voor hun rekening. Deze zijn noodzakelijk om de geplande overslag te kunnen realiseren zoals opgenomen in de private modal shift intentieverklaring als bijlage van de aanvraag. Onder deze private niet subsidiabele projectkosten worden verstaan investeringen in:

- a. grondverwerving van terrein achter de kade en de direct aangrenzende grondstrook en,
- b. onroerende infrastructurele voorzieningen die onderdeel uitmaken van het totale haveninitiatief, maar geen openbare functie hebben zoals o.a. bekabeling, kraanbanen, terreinverlichting, bestrating, riolering en opslagvoorzieningen.

De openbare infrastructuur waarin geïnvesteerd wordt, is publiek eigendom of wordt in publiek eigendom gebracht en kan door middel van erfpacht beschikbaar worden gesteld aan een private partij.

De specifieke uitkering mag uitsluitend worden besteed voor de verwerving, aanleg, uitbreiding of verbetering van openbare havenvoorzieningen in havens gelegen aan vaarwegen op de goederenvervoercorridors en direct daarop aansluitende hoofdvaarwegen. Het kan daarbij ook gaan om infrastructuur die in zeehavens is gelegen of daar zal worden aangelegd maar specifiek is bedoeld voor de binnenvaart. Weliswaar worden zeehavens in artikel 6, zevende lid, onderdeel a en b, van de Wet Mobiliteitsfonds uitgesloten maar valt bekostiging van infrastructurele voorzieningen zowel binnen als buiten een zeehaven wel onder het mobiliteitsfonds<sup>8</sup>. Hierbij kan worden gedacht aan de aanleg van nieuwe openbare kademuren en de verwerving van de direct aangrenzende grondstrook die nodig is voor (openbare) overslag en verder aan de uitbreiding en vernieuwing van bestaande openbare havenvoorzieningen, zoals de verdieping van openbare havenbekkens en/of uitbreiding van openbare kademuren.

Aanvragen voor een specifieke uitkering op basis van deze regeling kunnen worden ingediend door de provincies Limburg, Noord-Brabant, Zuid-Holland en Gelderland. Dit zijn de provincies waar de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost zijn gelegen.

## **2. De noodzaak voor de specifieke uitkering**

Op basis van door een projectgroep uitgevoerde analyses hebben de corridorpartijen geconstateerd dat er diverse voornemens zijn van bedrijven om uit duurzaamheids- (reductie CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>) en bereikbaarheidsoverwegingen meer vervoer over water (modal shift) te laten plaatsvinden. Hiervoor moeten nieuwe openbare havenvoorzieningen (zoals nieuwe kademuren) worden aangelegd of bestaande openbare havenvoorzieningen worden verbeterd (zoals verdieping van havenbekkens of uitbreiding van kademuren). De projectgroep heeft geconcludeerd dat de versterking van de havenvoorzieningen zonder actieve ondersteuning vanuit de overheid naar verwachting niet tot stand zal komen en dat financiële bekostiging vanuit gemeente, provincie of rijksoverheid noodzakelijk is.

<sup>8</sup> Kamerstuk II, 2019-2020, 35 426, nr. 3, p. 8-9



### **3. De aanvraag en de bekostiging van de uitgaven**

Voor de periode 2022–2026 dient een aanvraag voor een specifieke uitkering jaarlijks voor 1 mei bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I en W) te worden ingediend zodat in hetzelfde jaar door de Minister van IenW een besluit kan worden genomen.

### **4. Verhouding tot bestaande regelgeving**

Het nationaal bestuursrechtelijke kader voor deze regeling wordt gevormd door de Kaderwet subsidies I en M, de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb), de Wet Mobiliteitsfonds en de Financiële-verhoudingswet. Daarnaast is de Wet op het BTW-compensatiefonds van belang en zijn de staatssteunregels relevant voor deze regeling.

*Kaderwet subsidies I en M, Algemene wet bestuursrecht, Wet Mobiliteitsfonds, de Financiële-verhoudingswet en de Wet op het BTW-compensatiefonds*

Op grond van deze regeling worden specifieke uitkeringen verstrekt aan provincies voor de realisatie van openbare kades en havenbekkens. In artikel 4.21, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is bepaald dat titel 4.2 (Subsidies) van die wet niet van toepassing is op de aanspraak op financiële middelen die worden verstrekt op grond van een wettelijk voorschrift dat uitsluitend voorziet in verstrekking aan rechtspersonen die krachtens publiekrecht zijn ingesteld. Artikel 2 van de Kaderwet subsidies I en M wijkt af van artikel 4.21, derde lid, van de Awb en bepaalt dat titel 4.2 van die wet wel van toepassing is op financiële middelen die worden verstrekt aan rechtspersonen die krachtens publiekrecht zijn ingesteld. Om die reden is titel 4.2 van de Awb van toepassing. Daarin zijn bepalingen opgenomen die relevant zijn of kunnen zijn voor de ontvangers zoals de artikelen 4:46 Awb (subsidievaststelling) en 4:57 Awb (terugvordering).

Per 1 juli 2021 is de Wet Mobiliteitsfonds in werking getreden. De specifieke uitkering op grond van deze regeling valt onder artikel 6, tweede lid, onderdeel a, in artikel 7, eerste lid, van de Wet Mobiliteitsfonds, is bepaald dat hoofdstuk 3 van de Financiële verhoudingswet onverminderd van toepassing blijft op specifieke uitkeringen aan provincies en gemeenten. Deze regeling is niet voorgehangen bij de Tweede Kamer, zoals bepaald in artikel 7, vierde lid, van de Wet Mobiliteitsfonds, omdat het jaarlijks subsidieplafond lager is dan de in dat artikel opgenomen drempel van € 10.000.000 per jaar.

In artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet is de wijze van verantwoording van de specifieke uitkering geregeld.

De activiteiten waarvoor een specifieke uitkering kan worden verstrekt, kunnen activiteiten zijn waarover de ontvangers omzetbelasting verschuldigd zijn. Omzetbelasting kan in bepaalde gevallen door de ontvanger van de specifieke uitkering in aftrek worden gebracht of de ontvanger recht geven op een bijdrage uit het BTW-compensatiefonds. In dat geval komt de omzetbelasting niet in aanmerking voor vergoeding via een specifieke uitkering.

#### *Europeesrechtelijke aspecten*

De onderhavige regeling is getoetst op mogelijke staatssteunelementen. De provincies krijgen een specifieke uitkering voor de aanleg van openbaar en algemeen toegankelijke infrastructuur die voordeel oplevert voor de samenleving als geheel. Ten aanzien van openbaar toegankelijke infrastructuur heeft de Europese Commissie overwogen dat geen sprake is van beïnvloeding van het handelsverkeer tussen de lidstaten of vervalsing van de mededinging (mededeling staatssteun overwegingen 211 en 212<sup>9</sup>). Voorts wordt de bouw en exploitatie van openbare infrastructuur geacht geen economische activiteit te zijn maar een algemene maatregel van overheidsbeleid (mededeling staatssteun overweging 201). Van belang is dat de begunstigden met de verstrekte middelen zelf geen staatssteun verstrekken (indirect voordeel) door aan ontwikkelaars of degenen die de infrastructuur aanleggen, een economisch voordeel te verschaffen. Hiervan is geen sprake, indien de begunstigde de aanbestedingsregels volgt.

### **5. Lasteneffecten**

De verantwoording over de besteding van de specifieke uitkering op grond van artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet verloopt via de jaarrekening van de provincie en de systematiek van 'single information, single audit' (SiSa-systematiek). Dit leidt tot minimale administratieve lasten voor

<sup>9</sup> Mededeling van de Commissie betreffende het begrip „staatssteun” in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (PbEU C 262/01).



de ontvangers respectievelijk uitvoeringslasten voor de rijksoverheid.

Het Adviescollege toetsing regeldruk heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

## **6. Evaluatie**

Deze regeling zal binnen vijf jaar na inwerkingtreding worden geëvalueerd. Dit vloeit voort uit de evaluatieplicht voor subsidies die is geregeld in artikel 4:24 van de Awb.

## **7. Consultatie**

De regeling is voor consultatie voorgelegd aan de betrokken provincies.

De onderhavige regeling brengt geen significante verandering in de rechten en plichten van burgers, bedrijven en instellingen met zich en heeft ook geen grote gevolgen voor de uitvoeringspraktijk. Overeenkomstig het kabinetsstandpunt inzake internetconsultatie (Kamerstukken II 2009/10, 29 279, nr. 114 en Kamerstukken II 2012/13, 29 362, nr. 224) is internetconsultatie daarom achterwege gebleven.

## **8. Inwerkingtreding en horizonbepaling**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2022.

Indien bekendmaking in de Staatscourant niet tijdig kan plaatsvinden om inwerkingtreding met ingang van 1 januari 2022 mogelijk te maken, dan treedt deze regeling in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst. Inwerkingtreding werkt dan terug tot 1 januari 2022.

Er is afgeweken van de geldende termijn tussen de publicatiedatum van een ministeriële regeling die direct relevant is voor medeoverheden en het tijdstip van inwerkingtreding ervan. Van deze minimum-invoeringstermijn is afgeweken omdat daarmee ongewenste publieke nadelen worden voorkomen, die bij verder uitstel van de inwerkingtreding zouden kunnen ontstaan.

De regeling vervalt met ingang van 31 december 2026 met dien verstande dat de regeling van toepassing blijft op een uitkering die voor die datum krachtens deze regeling is verstrekt.

Overigens zal de regeling ook intern worden geëvalueerd en indien blijkt dat deze specifieke uitkering een positieve uitwerking heeft op de realisatie van modal shift, dan kan de Minister besluiten tot verlenging van deze regeling en een ophoging van het uitkeringsplafond.

## **B. Artikelsgewijze toelichting**

### ***Artikel 2 Toepasselijkheid Kaderbesluit milieusubsidies I en M***

Op grond van artikel 2, derde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M worden artikelen van dat besluit van overeenkomstige toepassing verklaard op de onderhavige regeling voor het verlenen van uitkeringen aan rechtspersonen die krachtens publiek recht zijn ingesteld. Op deze manier kan het reguliere stramien voor de verlening van subsidies worden aangehouden. De bepalingen in het Kaderbesluit die op de uitvoering van deze regeling van toepassing zijn, zijn de volgende: de artikelen 6, eerste en zesde lid (subsidiabele kosten), 8 en 9 (subsidieplafond en wijze van verdelen), 10, eerste tot en met derde lid (aanvraag), 11, 12, aanhef en onderdelen c, g en i en 13 (afwijzingsgronden), 14, eerste en vierde lid (subsidieverstrekking), 17, 18, 20, tweede lid, 21 en 22 (verplichtingen ontvanger), 23, eerste, derde en vijfde lid (voorschotten) en 24, eerste lid (vaststelling). Deze artikelen worden, waar nodig, hieronder nader toegelicht in de toelichting op de specifieke artikelen.

### ***Artikel 3 Doel van de regeling***

Deze regeling betreft het stimuleren en ondersteunen van initiatieven om havenvoorzieningen in zee- en binnenhavens op de vastgestelde vaarwegen op de goederenvervoercorridors<sup>10</sup> (inclusief aansluitende vaarwegen) die op nationaal of corridor niveau als kansrijk worden gezien om een bijdrage te leveren aan de versterking van de modal shift van de weg naar de binnenvaart.

<sup>10</sup> *Vaarwegen op de Goederenvervoercorridors*: de vaarwegen (Waal, Maas en Brabantse kanalen) zoals opgenomen in het eindrapport MIRT-onderzoek Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-814242>).





#### **Artikel 4 Hoogte van de uitkering en voor uitkering in aanmerking komende kosten**

Het bedrag van € 1.000.000 is inclusief een eventuele btw-component. Bij directe baten die in mindering worden gebracht kan bijvoorbeeld worden gedacht aan baten die binnen een project afkomstig zijn uit de grondverwerving van een kade of een directe aangrenzende grondstrook.

In de investeringsbegroting worden de projectkosten in- en exclusief BTW opgevraagd. Op basis hiervan kan de reële btw-component worden afgedragen aan het BTW-compensatiefonds. Bij de verlening van de specifieke uitkering wordt de uitkering exclusief btw-component verstrekt aan de aanvrager.

Indien een provincie in aanmerking komt voor compensatie uit het BTW-compensatiefonds, dient het Rijk deze compensabele omzetbelasting bij verstrekking van de specifieke uitkering over te boeken naar het BTW-compensatiefonds. Dit doet het Rijk op basis van een bij de aanvraag meegestuurde onderbouwing van de compensabele omzetbelasting. In de aanvraag dient de aanvrager aan te geven welk deel van de omzetbelasting compensabel is. Als de aanvrager van mening is dat de omzetbelasting niet compensabel is, rust de bewijsplicht op de aanvrager. In de aanvraag dient de aanvrager dit te motiveren.

Voor zover in de projectbegroting de kosten die betrekking hebben op voorbereiding, administratie en toezicht méér zijn dan 15% van de overige projectkosten, worden deze niet meegeteld in de berekening van de uitkering.

Gelet op artikel 2 is artikel 6, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M van overeenkomstige toepassing. Dat betekent dat voor de specifieke uitkering alleen in aanmerking komen de gemaakte kosten die direct verbonden zijn met de uitvoering van het project.

#### **Artikel 5 Uitkeringsplafond en wijze van verdeling**

Het plafond genoemd in dit artikel, is het maximale bedrag dat beschikbaar wordt gesteld voor het verstrekken van uitkeringen op basis van deze regeling. Dit bedrag is inclusief compensabele omzetbelasting die naar het BTW-compensatiefonds wordt overgemaakt na honorering van een aanvraag. Mocht uit de in artikel 15 bedoelde evaluatie blijken dat de regeling succesvol is, dan kan de Minister besluiten om deze regeling te verlengen en het uitkeringsplafond te verhogen.

#### **Artikel 6 Aanvraag**

Aanvragen voor tranche 1 (2022) tot en met tranche 5 (2026) kunnen jaarlijks voor 1 mei van het desbetreffende jaar worden ingediend bij de Minister. Voor de aanvraag is een aanvraagformulier beschikbaar.

Een substantiële financiële private bijdrage is vanuit beleidsoptiek een harde eis om te voldoen aan de beleidsdoelstellingen van meer vervoer over water. Het was een van de belangrijkste aanbevelingen uit de evaluatie van de Tijdelijke Regeling Quick Wins Binnenvaart waarin werd geconcludeerd dat financieel privaat commitment ervoor heeft gezorgd dat de afgesproken modal shift doelstellingen ook daadwerkelijk zijn nagekomen. Bij projecten waar geen private financiële betrokkenheid was bleken deze doelstellingen in veel gevallen onvoldoende te zijn bereikt.

Daarom is in het zesde lid als eis opgenomen dat in de investeringsbegroting moet worden aangetoond dat de private investeringsomvang in de niet subsidiabele infrastructurele projectkosten van het gehele haveninitiatief in de periode van de eerste 5 jaar minimaal € 1 mln. exclusief BTW zal bedragen.

Overeenkomstig artikel 8, derde lid, onderdeel d, van het Kaderbesluit subsidies I en M is gebruik gemaakt van de mogelijkheid te bepalen dat de aanvraag moet voldoen aan bepaalde criteria. Gelet op artikel 2 is op de aanvraag artikel 10, eerste tot en met vierde lid, onderdelen a, b, c, d en f, van het Kaderbesluit I en M van overeenkomstige toepassing. Deze onderdelen zijn opgenomen in het aanvraagformulier.

#### **Artikel 7 Afwijzingsgronden**

In dit artikel is in onderdeel a opgenomen dat een minimum van 20 punten dient te worden behaald in de beoordeling door de adviescommissie, indien dat niet het geval is zal de aanvraag worden afgewezen omdat dan niet wordt verwacht dat dit een wezenlijke bijdrage aan de modal shift kan leveren.

Een andere grond om de aanvraag af te wijzen is in onderdeel b opgenomen. De specifieke uitkering



wordt verstrekt onder de voorwaarde van cofinanciering. De provincies zijn verantwoordelijk voor het decentrale deel (minimaal 50%) van de cofinanciering. Het staat de provincies vrij om over de invulling van deze cofinanciering nadere afspraken te maken met de overige betrokken decentrale overheden.

Gelet op artikel 2 van deze regeling, zijn de artikelen 11, en 12, aanhef en onderdelen c, g en i, van het Kaderbesluit subsidies I en M van overeenkomstige toepassing. Dat betekent dat bovendien afwijzend wordt beslist op een aanvraag als:

- de aanvraag niet voldoet aan de in deze regeling gestelde regels;
- het onaannemelijk wordt geacht dat de activiteiten binnen de in deze regeling gestelde termijn kunnen worden voltooid;
- de activiteiten onvoldoende bijdrage aan de doelstelling van deze uitkering;
- de kosten die in aanmerking komen voor de uitkering niet aannemelijk of redelijk zijn.

### **Artikel 8 Verlening**

Gelet op artikel 2 is artikel 14, eerste en vierde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M van overeenkomstige toepassing. Dat betekent dat de beschikking tot verlening van de uitkering wordt gegeven binnen dertien weken na afloop van de aanvraagperiode. Het houdt ook in dat als een beschikking niet binnen die termijn, kan worden gegeven, deze termijn eenmaal met dertien weken kan worden verlengd. In de regeling is bepaald dat de aanvragen jaarlijks uiterlijk op 1 mei worden ingediend. De beschikking tot verlening wordt uiterlijk op 31 juli daaropvolgend afgegeven. Bij verlenging van de verleningstermijn wordt de beschikking tot verlening uiterlijk op 30 oktober afgegeven.

In de beschikking tot verlening van de specifieke uitkering wordt expliciet het bedrag vermeld dat wordt afgedragen aan het BTW-compensatiefonds. Zie hierboven de toelichting op artikel 4.

Op grond van artikel 7, derde lid, van de Wet Mobiliteitsfonds is in het tweede lid een begrotingsvoorboud opgenomen.

### **Artikel 9 Voorschotverlening**

Gelet op artikel 2 is artikel 23, eerste, derde en vijfde lid, van het Kaderbesluit I en M van overeenkomstige toepassing. Hieruit volgt dat een voorschot ambtshalve wordt verleend, gelijktijdig met de beschikking tot verlening van de uitkering. Bij de verlening van de specifieke uitkering wordt een voorschot verleend van 75% van het totaal aangevraagde bedrag, dat binnen 6 weken na verlening wordt betaald. Indien is voldaan aan alle voorwaarden en verplichtingen wordt bij de vaststelling de resterende 25% uitbetaald.

### **Artikel 10 Verplichtingen ontvanger**

Om ervoor te zorgen dat de beleidsdoelstelling snel kan worden geëffectueerd wordt van de initiatiefnemers gevraagd dat de bouwactiviteiten van het project binnen twaalf maanden na toekenning van de specifieke uitkering zijn gestart en binnen twee en een half jaar na verlening van de specifieke uitkering zijn voltooid.

De Minister kan op verzoek van de ontvanger van deze termijn afwijken. In dat verzoek zal de ontvanger het verzoek moeten beargumenteren.

Om zicht te hebben op de voortgang van de projecten wordt aan de provincies gevraagd om gedurende de looptijd van het project, jaarlijks uiterlijk op 1 maart, schriftelijk door een rapportage de voortgang van het project en de bijdrage aan de doelstellingen van de modal shift over het voorafgaande jaar te melden.

Daarnaast zijn, gelet op artikel 2 zijn de artikelen 17, eerste lid, aanhef en onderdelen a tot en met c, en e, 18 en 21 van het Kaderbesluit subsidies I en M van overeenkomstige toepassing. Dat betekent dat de ontvanger:

- voldoet aan de verplichtingen die aan de uitkering zijn verbonden en dat aantoonbaar is op een in deze regeling aangegeven wijze;
- op verzoek van de Minister de gevraagde medewerking verleent aan het evaluatieonderzoek;
- medewerking verleent aan openbaarmaking van de gegevens en de resultaten van het OV-ambassadeurproject, tenzij openbaarmaking daarvan redelijkerwijs niet kan worden gevergd;
- onverwijld mededeling doet aan de Minister zodra aannemelijk is dat:
  - a. de activiteiten waarvoor de subsidie is verleend niet, niet tijdig of niet geheel zullen worden verricht; of



- b. niet, niet tijdig of niet geheel aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen zal worden voldaan.

Tot slot kan de Minister bij de verleningsbeschikking nadere verplichtingen opleggen.

### **Artikel 11 Verantwoording**

De verantwoording over de besteding van de uitkering vindt plaats op de wijze die is bepaald in artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet en de daarop gebaseerde Regeling informatieverstrekking sisa.

### **Artikel 12 Vaststelling**

Gelet op artikel 2 is artikel 24, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M van overeenkomstige toepassing. Daaruit volgt dat, nu sprake is van een specifieke uitkering waarbij verantwoord wordt volgens het principe van Single Information Single Audit (hierna: SISA) als bedoeld in artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet, vaststelling van de specifieke uitkering plaatsvindt op basis van die verantwoording.

De vaststelling vindt plaats nadat de laatste verantwoording door de Minister is ontvangen en de verplichtingen, bedoeld in artikel 10, zijn nagekomen. In de regel zal de vaststelling van de uitkering plaatsvinden overeenkomstig het besluit tot verlening. In bepaalde gevallen kan de uitkering echter ook lager worden vastgesteld. Dit is bijvoorbeeld het geval als blijkt dat de maatregelen niet of niet volledig zijn uitgevoerd of als niet is voldaan aan de verplichtingen die aan de uitkering zijn verbonden (artikel 4:46 van de Awb).

Als de uitkering op een lager bedrag wordt vastgesteld, kan het te veel betaalde bedrag op grond van artikel 4:57 van de Awb worden teruggevorderd. Dit geldt ook als de verleningsbeschikking wordt ingetrokken of ten nadele van de ontvanger van de uitkering wordt gewijzigd (artikel 4:48 van de Awb). Terugvordering kan plaatsvinden tot vijf jaren na de vaststelling van de specifieke uitkering (artikel 4:57, vierde lid, van de Awb).

### **Artikel 13 Evaluatieverslag**

Omdat bij een regeling specifieke uitkeringen die mede is gebaseerd op de Kaderwet subsidies I en M de subsidietitel van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing is, is ook de evaluatieverplichting uit artikel 4.24 van die wet van toepassing.

Op grond van artikel 4:24 van de Awb moet voor in dit geval uitkeringen die worden verstrekt op grond van een wettelijke regeling minstens een keer in de vijf jaar een verslag worden gepubliceerd over de doeltreffendheid en de effecten van die uitkeringen in de praktijk. Deze bepaling bevat de uiterste datum om het evaluatieverslag te publiceren.

### **Bijlage Toetsingscriteria, bedoeld in artikel 5, vijfde lid**

In de bijlage bij deze regeling is het formulier met de rangschikkingscriteria opgenomen waarnaar in artikel 5, vijfde lid, wordt verwezen. In de aanvraag zijn vragen opgenomen die de benodigde informatie kunnen opleveren voor een beoordeling van de aanvraag op basis van deze criteria. Hierna volgt een korte toelichting op de rangschikkingscriteria.

#### **A Relevantie**

Met dit criterium wordt bepaald wat het project oplevert. Het gaat er daarbij in de eerste plaats om dat het project bijdraagt aan de doelstelling om meer goederen van de weg naar het water te verplaatsen in het kader van de modal shift. Daarbij is het eveneens van belang in welke mate de verminderde wegkilometers zorgen voor een ontlasting van de rijkswegen op de goederencorridors aangezien de rijkswegen veelal worden gekenmerkt door veel wegtransport en congestie. Hoe meer goederenvolumes via de in aanvraag opgenomen infrastructuur kunnen worden verplaatst, hoe beter. In verband met het behalen van de klimaatdoelstellingen is ook van belang hoeveel CO<sub>2</sub> uitstoot daarmee kan worden bespaard. Als basis wordt daarvoor de berekening gebruikt die bij de aanvraag moet worden aangeleverd.

#### **B Impact**

Met dit criterium wordt bepaald in welk mate de aanvraag bijdraagt aan de doelstellingen van deze regeling. De deelcriteria die bij dit criterium worden gehanteerd zien op de onderbouwing van het volume aan goederen dat via de infrastructuur kan worden verplaatst van weg naar water. Hierbij gaat het om een onderbouwing van het onder A opgenomen aantal verplaatste goederen. Ook wordt



beoordeeld in hoeverre de maatschappij is gebaat bij dit project. Het project moet met andere woorden wel een goede bijdrage leveren aan de modal shift in relatie tot de kosten die zijn gemoeid met de aanleg of verbetering van de haveninfrastructuur. Daarbij heeft het meervoudig gebruik van de havenvoorziening het voordeel dat meerdere bedrijven in de directe omgeving van profiteren van de mogelijkheid van vervoer over water terwijl de risico's bij stopzetting van de activiteiten van een van de private partijen worden opgevangen door de overige private partijen die gebruikmaken van deze voorziening.

Aan met het project verbonden risico's kan worden gedacht aan risico's op het gebied van de ruimtelijke ordening (de projectlocatie heeft bijvoorbeeld een dubbelbestemming die eerst moet worden gewijzigd), milieurisico's (bijvoorbeeld de aanwezigheid van een natuurbeschermingsgebied en compensatiemogelijkheden, vertraging als gevolg van stikstofdepositie of Pfas) en continueringrisico's (bijvoorbeeld een betrokken ondernemer gaat failliet).

#### *C Voldoende uitgewerkt (mature)*

Met dit criterium wordt beoordeeld in hoeverre de aanvraag en het daarin opgenomen project voldoende is uitgewerkt en een reële kans van slagen heeft. Daarbij wordt bekeken in hoeverre de financiering vanuit de overige deelnemers aan het project is toegezegd. Ook wordt bekeken of er een goed beeld is van de benodigde vergunningen en de termijn waarop die verleend worden. Dat hangt ook weer samen met de in de aanvraag opgenomen planning van de uitvoering van het project. Is die reëel?

#### *D Kwaliteit voorstel*

Hierbij wordt de hele aanvraag bekeken en een oordeel gegeven over de kwaliteit ervan. Waarbij wordt onderzocht of de onderbouwing helder en volledig is en of aan de aan de aanvraag gestelde eisen is voldaan.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers*