



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 17 februari 2026, nr. IENW/BSK-2025/290288, houdende wijziging van de Specifieke uitkering versterking havenvoorzieningen goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost 2022–2026 (Verlenging looptijd naar 2030, toevoegen goederenvervoercorridor Zuid, ophoging uitkeringsplafond en een aantal kleine wijzigingen) [KetenID 28408]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

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

Besluit:

ARTIKEL I

De Specifieke uitkering versterking havenvoorzieningen goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost 2022–2026 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de begripsomschrijving van *aansluitende vaarwegen* vervalt ‘Lek,’.

2. De begripsbepaling *goederenvervoercorridors* komt als volgt te luiden:

‘*goederenvervoercorridors*: corridor Oost (corridor Rotterdam – Arnhem/Nijmegen – Duitsland, corridor Zuidoost (corridor Rotterdam – Noord-Brabant/Limburg – Duitsland en corridor Zuid (corridor Amsterdam – Rotterdam – Moerdijk – Vlissingen – Terneuzen – Gent);’.

3. De begripsbepaling *provincies* komt als volgt te luiden:

‘*provincies*: Gelderland, Limburg, Noord-Brabant, Noord-Holland, Zeeland en Zuid-Holland;’.

4. De begripsbepaling *openbare havenvoorzieningen* komt als volgt te luiden:

‘*openbare havenvoorzieningen*: openbare depotruimtes, havenbekkens en kades;’.

5. De begripsbepaling *vaarwegen op de goederenvervoercorridors* komt als volgt te luiden:

‘*vaarwegen op de goederenvervoercorridors*: de vaarwegen Waal, Maas, Brabantse kanalen, Noordzeekanaal, IJ, Amsterdam-Rijnkanaal, Lekkanaal, Lek, Oude Maas, Nieuwe Maas, Dordtse Kil, Hollandsch Diep, Volkerak, Schelde-Rijnverbinding, Midden-Zeelandroute, Westerschelde en Kanaal van Gent naar Terneuzen.’.

B

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na ‘zoals’ ingevoegd ‘de verwerving en aanlegkosten voor additionele openbare depotruimte voor de opslag van containers,’.

2. In het tweede lid wordt na ‘grondstrook’ een komma ingevoegd en wordt ‘€ 1.000.000,-’ vervangen door ‘€ 2.000.000,-’.

3. Er wordt een lid toegevoegd luidende:



3. Lopende projecten die in het kader van deze regeling reeds eerder een specifieke uitkering hebben ontvangen, kunnen een aanvullende aanvraag indienen mits in die aanvraag aannemelijk wordt gemaakt dat de kosten voor de aanleg van het lopende project door externe invloeden aanmerkelijk hoger zijn uitgevallen ten opzichte van de in de eerdere aanvraag opgenomen aanlegkosten.

C

In artikel 5, eerste lid, wordt '€ 10.000.000,-' vervangen door '€ 11.640.000,-'.

D

In artikel 6, zesde lid, wordt '€ 1.000.000,-' vervangen door '€ 2.000.000,-'.

E

In artikel 7, onderdeel b, wordt 'provincie' vervangen door 'decentrale overheid'.

F

In artikel 13 wordt '1 juli 2026' vervangen door '1 juli 2031'.

G

In artikel 14, derde lid, wordt '31 december 2026' vervangen door '31 december 2030'.

H

In artikel 15 wordt 'Oost en Zuidoost' vervangen door 'Oost, Zuidoost en Zuid' en wordt '2026' vervangen door '2030'.

I

In de bijlage wordt onder A Relevantie 'Oost en Zuidoost' telkens vervangen door 'Oost, Zuidoost en Zuid'.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman*



TOELICHTING

A. Algemeen deel

1. Aanleiding en doel van de specifieke uitkering

De Specifieke uitkering versterking havenvoorzieningen goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost 2022–2026 wordt met deze regeling gewijzigd. Goederenvervoercorridor Zuid is aan de regeling toegevoegd, de looptijd is verlengd tot 2030, het uitkeringsmaximum is verhoogd tot € 2.000.000,– en het budget is opgehoogd met € 2.000.000,–.

Ofschoon deze regeling tot nu toe slechts beperkt is benut als gevolg van de corona-pandemie, die leidde tot prijsstijgingen van bouwmaterialen, en het nationale stikstofdossier, waardoor bouwprojecten alsnog geen doorgang kunnen vinden omdat er geen stikstofruimte aanwezig is, wordt de potentie van deze regeling nog steeds door alle corridorpartijen¹ gezien. Zo is in het regeerprogramma van 2024 de focus gelegd op het goederenvervoer en de versterking van de belangrijkste knooppunten/realisatiepacten² op de goederenvervoercorridors. Recent is extra budget vrijgemaakt om het goederenvervoer te versterken.

Met de samenvoeging van de MIRT-Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost en Zuid in het programma Topcorridors³ wordt het toepassingsgebied voor kansrijke (binnen)havens van deze regeling uitgebreid waardoor er naast initiatieven op de binnenhavens ook binnenvaartinitiatieven in op corridor Zuid gelegen Zeehavens gebruik kunnen maken van deze regeling. Daarnaast wordt met het hogere maximale subsidiebedrag per initiatief interessanter gemaakt om meer havenontwikkelingen te kunnen laten profiteren. Om de containercongestie in de Zeehavens te verminderen zal deze regeling ook worden uitgebreid voor de aanleg van openbare depotfaciliteiten die het achterland in staat stellen om meer flexibiliteit te hebben en pieken beter op te kunnen vangen. Met betrekking tot dit laatste onderdeel wordt opgemerkt dat mogelijk sprake kan zijn van ongeoorloofde staatssteun. De decentrale overheid is verantwoordelijk voor het uitvoeren van een staatssteuntoets. Zie ook hieronder bij artikelsgewijs onder B.

Door het ondersteunen van infrastructurele investeringen van deze havenverbeteringen zorgt deze regeling ervoor dat het gebruik van deze infrastructurele projecten voor de komende decennia voor diverse verladers wordt gegarandeerd. Hiermee vormen deze initiatieven een permanente bijdrage aan de versterking voor het goederenvervoer over water.

2. Regeldruk

Omdat de verantwoording via artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet verloopt heeft dit voor de ontvangers geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk respectievelijk uitvoeringslasten voor de rijksoverheid.

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.

3. Consultatie

De regeling is voor consultatie voorgelegd aan de betrokken provincies in het directeurenoverleg van het programma van de goederenvervoercorridors.

De onderhavige regeling brengt geen significante verandering in de rechten en plichten van burgers, bedrijven en instellingen met zich mee 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.

4. Inwerkingtreding en horizonbepaling

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant

¹ Welke partijen dat zijn zie <https://www.topcorridors.nl/over-topcorridors>

² Een door het Rijk, provincie en gemeente overeengekomen visiedocument met een lijst van infrastructurele en flankerende opgaven die in de daaropvolgende jaren daar waar mogelijk adaptief zullen worden opgepakt om de multimodale ontwikkeling en economische en duurzame meerwaarde van het logistieke bovengemiddelde knooppunt te versterken.

³ <https://www.topcorridors.nl/>



waarin zij wordt geplaatst. De inwerkingtreding wijkt af van de vaste verandermomenten (Aanwijzing voor de regelgeving 4.17, tweede lid) en de minimuminvoeringstermijn van drie maanden (Aanwijzing voor de regelgeving 4.17, vierde lid). Dit is noodzakelijk om aanmerkelijk ongewenste private en publieke nadelen te voorkomen.

Met deze wijziging vervalt de regeling uiterlijk op 31 december 2030 met dien verstande dat de regeling van toepassing blijft op een specifieke uitkering die voor die datum is verstrekt.

B. Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdeel A

De definities in dit artikel zijn aangepast als gevolg van de toevoeging van de goederenvervoercorridor Zuid.

Onderdeel B

De specifieke uitkering kan ook worden ingezet voor additionele openbare depotruimte in de directe omgeving van containerterminals om de pieken in containeropslag beter in het achterland te kunnen opvangen. Indien de specifieke uitkering voor dit onderdeel wordt ingezet is de decentrale overheid verantwoordelijk voor het uitvoeren van een staatssteuntoets. Er is namelijk een risico dat er sprake kan zijn van ongeoorloofde staatssteun, afhankelijk van de vraag aan wie de containeropslag ten goede komt en in hoeverre er daadwerkelijk sprake is van openbare toegankelijkheid van de opslag.

De maximale specifieke uitkering wordt verhoogd naar € 2.000.000,-. Lopende initiatieven waaraan reeds eerder een specifieke uitkering is verstrekt kunnen ook voor de verhoogde uitkering in aanmerking komen. Het eerder verleende bedrag kan dan worden aangevuld tot het in deze regeling verhoogde maximum van € 2.000.000,-. Wel moet dan worden aangetoond dat de aanlegkosten voor het lopende project door externe invloeden aanmerkelijk hoger zijn uitgevallen dan eerder begroot. Hierbij moet worden gedacht aan hogere materiaal- en uitvoeringskosten.

Onderdeel C

Als gevolg van de financiële taakstelling van het kabinet is het oorspronkelijke budget voor de specifieke uitkering verlaagd van € 10.000.000,- naar € 9.640.000,- en er is binnen dit budget een deel gereserveerd voor de evaluatie van de regeling. Het plafond voor de specifieke uitkering is verder met € 2.000.000,- verhoogd naar € 11.640.000,-. Hiermee kan de verwachte interesse als gevolg van de verruiming van het toepassingsgebied en de initiatieven waarvoor de specifieke uitkering kan worden aangevraagd, op te kunnen vangen.

Onderdeel D

Het in artikel 6, zesde lid, opgenomen bedrag dat aan private co-financiering bij de specifieke uitkering moet worden bijgelegd is met deze wijziging in overeenstemming gebracht met de verhoging van het maximale bedrag van de specifieke uitkering.

Onderdeel E

Met de in dit artikel opgenomen wijziging is verduidelijkt dat cofinanciering kan plaatsvinden met afzonderlijke gemeenten of samenwerkingsverbanden van decentrale overheden.

Onderdeel F en G

Met deze wijziging wordt de in artikel 14 opgenomen looptijd van de regeling verlengd naar 31 december 2030 en wordt de in artikel 13 opgenomen uiterste datum waarop het evaluatieverslag moet worden gepubliceerd verlengd naar 1 juli 2031.

De reden voor deze wijzigingen is dat het aantal aanvragen in het kader van deze SPUK de afgelopen jaren aanzienlijk is achtergebleven bij het aantal dat oorspronkelijk was voorzien. Hier ligt een aantal redenen aan ten grondslag. Allereerst stegen als gevolg van de corona-pandemie de kosten voor bouwmaterialen aanzienlijk om dat er tekorten waren, waardoor ook de investeringskosten van projecten stegen. Daarnaast bleek het lastiger te zijn om aannemers/personeel te vinden. Hierdoor stond de hoogte van de subsidie niet meer verhouding tot de investeringen en de risico's van nieuwe initiatieven.

Daarnaast zorgden het landelijke stikstofdossier en de rechterlijke uitspraken in het kader daarvan,



ervoor dat er veel onzekerheid ontstond over voorgenomen bouwprojecten. Hierdoor vonden nieuwe haveninitiatieven geen doorgang en kon één van de twee wel gehonoreerde projecten geen vergunning meer krijgen, waardoor het niet conform planning en gebudgetteerde kosten kon worden opgestart.

Hierdoor is er met het in oktober 2025 geopende SPUK-project 'Uitbreiding Container Terminal Venlo' slechts één project in kader van de subsidieregeling opgeleverd en kan er daarom in een eventuele evaluatie nog niets gezegd worden over de maatschappelijke baten die met deze regeling zijn gerealiseerd.

Verwacht wordt dat een evaluatie in 2031 wel zinvol is aangezien het toepassingsgebied van de regeling met de voorliggende wijziging wordt uitgebreid met de vaarwegen op de goederenvervoercorridor Zuid. Daarnaast wordt het subsidiebedrag verdubbeld van € 1.000.000,- naar € 2.000.000,- dat op grond van de regeling moet worden aangevuld met eenzelfde bedrag aan decentrale cofinanciering.

Daarnaast is inmiddels duidelijker geworden op welke wijze initiatieven kunnen worden opgezet om invulling te kunnen geven aan het stikstofdossier en welke meerkosten er moeten worden gemaakt om deze projecten stikstofvrij te kunnen aanleggen.

Onderdeel H

De citeertitel is gewijzigd als gevolg van de toevoeging van goederenvervoercorridor Zuid en de verlenging van de looptijd naar 2030.

Onderdeel I

Dit betreft een wijziging als gevolg van de toevoeging van goederenvervoercorridor Zuid.

Artikel II

De wijzigingsregeling treedt met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst in werking. Hierbij wordt afgeweken van de vaste verandermomenten en de minimale invoeringstermijn van twee maanden. Hier wordt voor gekozen omdat met de directe inwerkingtreding de verhoging van de maximale uitkering en het aangepaste plafond zullen gelden voor de daarvoor in aanmerking komende projecten.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman*