



## Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 15 december 2022, nr. IENW/BSK-2022/107292, tot verstrekking van subsidies voor de stimulering van modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2023–2026 (Subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2023–2026)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

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

BESLUIT:

### Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

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

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

*container*: zeer grote kist of bak bestemd voor goederenvervoer per spoor, schip of vrachtauto ('liftvan', losse tank of soortgelijk middel) die:

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

*expediteur*: transportbemiddelaar die als organisator, tussen een verlader en een vervoerder, optreedt in het proces van verzending en vervoer van goederen en die niet zelf als vervoerder bij het transport betrokken is;

*goederenvervoercorridor Oost*: stelsel van hoofdwegen, spoorwegen en vaarwegen tussen de haven van Rotterdam via regio Arnhem-Nijmegen richting Duitsland. De belangrijkste 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 op deze corridor;

*goederenvervoercorridor Zuid*: stelsel van hoofdwegen, spoorwegen en vaarwegen tussen de haven van Amsterdam via de havens van Rotterdam, Moerdijk en Noord Sea Port naar de haven van Antwerpen. De belangrijkste hoofdwegen zijn de A4, A29, A16, A58, A2 en A27 en daarnaast de relevante wegvakken van de hoofdwegen die op deze route liggen of als toe- en afvoer dienen. Het Noordzeekanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal, het Hollandsch Diep, het Volkerak en het Schelde-Rijnkanaal zijn de belangrijkste vaarwegen op deze corridor.

*goederenvervoercorridor Zuidoost*: stelsel van hoofdwegen, spoorwegen en vaarwegen tussen de haven van Rotterdam via regio Venlo richting Duitsland. De belangrijkste hoofdwegen zijn de A15, A16, A58, A67 en daarnaast de relevante wegvakken van de hoofdwegen die op deze route liggen of als toe- en afvoer dienen. De Maas en de Brabantse kanalen zijn de belangrijkste vaarwegen op deze corridor;

*minister*: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

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

*TEU*: Twenty foot equivalent unit, een container van 6,10 meter lang, 2,44 m breed en 2,59 m hoog. Deze wordt gebruikt als standaard rekeneenheid in de containerlogistiek. Een container is rekenkundig 1,7 TEU;

*Stichting Connekt*: de uitvoeringsorganisatie, Postbus 48, 2600 AA, Delft;

*verlader*: bedrijf dat zelf een lading transporteert of een lading door een vervoerder laat transporteren;

*verplaatsen*: daadwerkelijk op Nederlands grondgebied 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 de stimulering van een blijvende modal shift door het verstrekken van financiële bijdragen aan verladers en expediteurs voor het bundelen en verplaatsen van bulktransporten en containers:

- a. van de weg naar het water op de goederenvervoercorridor Oost, de goederenvervoercorridor Zuid-Oost en de goederenvervoercorridor Zuid van in totaal minimaal 2800 TEU per dag; of
- b. van de weg naar het spoor van in totaal minimaal 200 TEU/dag.

## **Artikel 3 Subsidieplafond, wijze van verdelen subsidiebedrag**

1. Het subsidieplafond voor de modal shift van weg naar water voor de periode tot 1 januari 2026 bedraagt ten hoogste € 15.000.000,-:
  - a. € 5.000.000,- in 2023;
  - b. € 5.000.000,- in 2024;
  - c. € 5.000.000,- in 2025.
2. Het subsidieplafond voor de modal shift van weg naar spoor voor de periode tot 1 januari 2026 bedraagt € 7.500.000,-:
  - a. € 2.500.000,- in 2023;
  - b. € 2.500.000,- in 2024;
  - c. € 2.500.000,- in 2025.
3. De verdeling van het beschikbare bedrag vindt plaats op basis van de volgorde van binnenkomst van de aanvragen.

## **Artikel 4 Subsidiabele activiteit**

Als subsidiabele activiteit wordt aangewezen het bundelen en verplaatsen van bestaande goederenstromen van containers en bulktransporten van weg naar water of van weg naar spoor.

## **Artikel 5 Voorwaarden subsidieverlening**

Voorwaarde voor de subsidieverlening is dat:

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

## **Artikel 6 Begrotingsvoorbehoud**

Een 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 7 Uitvoeringsinstantie**

Als uitvoeringsinstantie wordt de Stichting Connekt aangewezen.

## **Artikel 8 Indiening aanvraag**

1. Een aanvraag kan door verladers of expediteurs gedurende de looptijd van de subsidieregeling tot 1 september 2025 worden 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. Een aanvraag voor subsidie heeft betrekking op één verplaatsing.
4. Als datum van de indiening van de aanvraag geldt de datum van ontvangst van de volledige aanvraag.
5. Een aanvraagformulier kan worden verkregen bij de Stichting Connekt.



## **Artikel 9 Subsidie en subsidiebedrag**

1. De hoogte van de subsidie wordt bepaald op basis van gegevens die worden ingediend bij de aanvraag.
2. Het subsidiebedrag bedraagt:
  - a. voor weg naar water € 20,- per in de goederenvervoercorridors Oost, Zuid-Oost en Zuid verplaatste container;
  - b. voor weg naar spoor € 20,- per op Nederlands grondgebied verplaatste container.
3. De subsidie wordt verleend voor een periode van 24 maanden vanaf de datum van verlening.

## **Artikel 10 Voorschot**

Het te verlenen voorschot bedraagt maximaal 75 procent van de verleende subsidie en wordt uiterlijk binnen 8 weken na de subsidieverlening uitgekeerd.

## **Artikel 11 Specifieke afwijzingsgronden**

1. Onverminderd de in de artikelen 11 en 12 van het Kaderbesluit subsidies I en M opgenomen afwijzingsgronden, wordt de subsidie in ieder geval afgewezen indien:
  - a. de aanvraag niet voldoet aan het bepaalde in deze regeling;
  - b. er al een subsidie is verstrekt op grond van deze regeling voor dezelfde verplaatsing;
  - c. er sprake is van een onderneming die zijn verplichtingen niet meer nakomt of verkeert in staat van surseance of faillissement of voorwerp is van een strafrechtelijk of bestuurlijk handhavingsonderzoek;
  - d. de verplaatsing reeds is aangevangen voordat de aanvraag voor dat project is ingediend;
  - e. tegen de aanvrager een bevel tot terugvordering openstaat in gevolge een besluit van de Europese Commissie waarbij steun onrechtmatig en onverenigbaar is verklaard;
  - f. de aanvraag een verplaatsing betreft waarvoor reeds door een ander bestuursorgaan een subsidie is verleend of compensatie is verstrekt.
2. De subsidie mag niet gecumuleerd worden met andere staatssteun als vermeld in artikel 107 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, noch met andere communautaire financiering als de gecumuleerde steun daardoor de maxima die vastgesteld zijn in de communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen, zou overschrijden.

## **Artikel 12 Verplichtingen van de subsidieontvanger**

1. De subsidieontvanger brengt, onverminderd het bepaalde in de hoofdstukken 8 en 10 van het Kaderbesluit subsidies I en M, middels een jaarrapport en een eindrapport verslag uit van:
  - a. de aantallen containers die daadwerkelijk zijn verplaatst van weg naar water of spoor;
  - b. de wijze waarop de modal shift structureel is ingebed in de bedrijfsvoering.
2. De subsidieontvanger toont op door de uitvoeringsinstantie van tevoren aangegeven wijze aan dat de verplaatsing waarvoor de subsidie is verleend, is verricht en dat is voldaan aan de aan de subsidieverlening verbonden verplichtingen.
3. De subsidieontvanger is tot vijf jaar na de datum van de subsidievaststelling verplicht om mee te werken aan een evaluatie.

## **Artikel 13 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 de Stichting Connekt.

## **Artikel 14 Verslag**

Vóór 1 juli 2026 stelt de minister een verslag op over de doeltreffendheid en de effecten van deze regeling.

## **Artikel 15 Inwerkingtreding en vervaldatum**

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2023. Indien de Staatscourant waarin dit besluit wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 31 december 2022, treedt het in werking met ingang



---

van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst, en werkt het terug tot en met 1 januari 2023.

2. Deze regeling vervalt met ingang van 1 januari 2026, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de voor die datum aangevraagde subsidies.

#### **Artikel 16 Citeertitel**

Deze regeling wordt aangehaald als: Subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2023–2026.

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

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



## TOELICHTING

### 1. Doel en hoofdlijnen van de regeling

#### ***Doel en aanleiding***

Om de verplaatsing van het goederenvervoer vanaf de weg naar water te versterken (de zogeheten modal shift) is er een modal shift-maatregel van weg naar water aangekondigd in de Goederenvervoeragenda<sup>1</sup>. Later is daar de verplaatsing van weg naar de modaliteit spoor bij gekomen. Met deze regeling wordt gekozen voor het stimuleren van de verplaatsing van doorgaand goederenvervoer van weg naar water en van weg naar spoor. Dit om de weg als transportmodaliteit te ontlasten, en congesties op de belangrijkste doorgaansroutes 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 hoofdwegennet.

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 het water en het spoor te vervoeren. Deze subsidieregeling is de invulling van het laatste doel.

Directe aanleiding voor deze subsidieregeling is de reeds aanwezige en de verwachte congestie op het hoofdwegennet binnen de corridors 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 congestie zal een sterke wissel trekken op de bereikbaarheid van de grote stedelijke gebieden en (haven)industriecomplexen in de Randstad. Dit heeft grote gevolgen voor de gateway functie die Nederland vervult voor het continentale goederenvervoer. Deze congestie zal 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, Zuidoost en Zuid, oftewel de hoofdwegen, spoorwegen en vaarwegen tussen de haven van Rotterdam naar Duitsland via regio's Arnhem-Nijmegen, Venlo en tussen Amsterdam via Rotterdam naar Antwerpen. Daarnaast kunnen er ook activiteiten voor subsidie in aanmerking komen die inzetten op de verplaatsing van weg naar spoor in heel Nederland.

Met deze subsidieregeling wordt beoogd de modal shift van het wegvervoer naar het water en het spoor te bevorderen en te intensiveren. De modal shift gaat gepaard met extra kosten die moeten worden gemaakt vanwege de noodzaak tot bundeling van vrachtvolumes, extra overslag tussen de modaliteiten en het voor- en natransport. De regeling beoogt dit te doen door een bijdrage te leveren op basis van de vermeden externe kosten bij het vervoer via het water of het spoor in plaats van het wegtransport.

Door bundeling van de vrachtvolumes zal het uiteindelijke transport van deze vrachtvolumes per spoor en binnenwater kostenefficiënter kunnen verlopen. Het spoor en de binnenvaart zullen daardoor aantrekkelijke alternatieven worden voor eindgebruikers en expediteurs. Hierdoor zullen zij meer bereid zijn om over te stappen van vrachtwagens op treinen en binnenvaartschepen.

Aan deze steunregeling wordt een kwantitatieve doelstelling gekoppeld van een modal shift van in totaal minimaal 2800 twenty foot equivalent unit (TEU)/dag van de weg naar de binnenvaart en minimaal 200 TEU/dag van de weg naar het spoor. Bij de evaluatie achteraf zal worden bezien in hoeverre de steunverlening hieraan heeft bijgedragen.

De steun wordt verleend in de vorm van een subsidie gekoppeld aan het aantal containers dat wordt verplaatst. Hierbij kent de regeling de volgende bouwstenen:

- a) De subsidie wordt gegeven als een aanloopsubsidie voor structurele modal shift projecten;
- b) De subsidie is gekoppeld aan het aantal verplaatste containers op Nederlands grondgebied. Hierbij wordt er van uit gegaan dat een container gelijk is aan 1,7 TEU;
- c) De grondslag voor de subsidie wordt gevormd door de vermeden externe kosten van het vervoer in de binnenvaart en op het spoor ten opzichte van het wegtransport;
- d) Ontvangende partijen zijn verladers en/of expediteurs, die de keuze maken voor de modaliteit en de transportkosten betalen. Zij ontvangen deze steun als tegemoetkoming voor de extra kosten die zij moeten maken vanwege de keuze voor de binnenvaart en het spoor. Door de regeling te

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



beperken tot verladers en expediteurs wordt de subsidie tot een factor in de afweging van de transportmodaliteit gemaakt. De verlader of expediteur weet daarmee direct dat bij keuze voor een modal shift de kosten, die de vervoerder in rekening brengt, deels vanuit deze regeling kunnen worden betaald. Indien alleen de vervoerder als begunstigde zou worden aangewezen zou de stimulans van een keuze voor een modal shift minder zichtbaar zijn. Het is ook niet altijd duidelijk of deze subsidie doorvertaald wordt in lagere aan de verlader doorberekende kosten.

- e) De begunstigten voor weg naar het water zijn verladers en expediteurs die het goederenvervoer over de binnenwateren op commerciële basis organiseren. Bovendien komen alleen operaties op de goederenvervoercorridors Oost, Zuidoost en Zuid in aanmerking om de congestie in de genoemde corridors als gevolg van renovatie- en vervangingswerkzaamheden te verlichten.
- f) De in aanmerking komende begunstigten voor weg naar spoor zijn verladers en expediteurs die het goederenvervoer per spoor op commerciële basis in heel Nederland organiseren. Spoorwegondernemingen behoren niet tot de kring van begunstigten.  
Met deze subsidieregeling krijgen modal shift projecten binnen de binnenvaart de ruimte om via schaalvergroting binnen twee jaar te gaan renderen. De projecten krijgen daarmee een structureel karakter. De projecten in de binnenvaart waarvoor een subsidie wordt aangevraagd zullen ook worden beoordeeld op geloofwaardigheid van de claim om binnen twee jaar voldoende rendabel te worden om een structureel karakter te krijgen.  
Dit proces van verbetering van het rendement van het bundelen en verplaatsen van transporten wordt ondersteund door de inzet van de Nederlandse autoriteiten en regionale logistieke makelaars. Zij krijgen de opdracht verladers te ondersteunen bij het bundelen van vrachten en verladers en vervoerders uit de binnenvaart samen te brengen. Deze inzet van logistieke makelaars functioneert daarmee als een accelerator in het renderen van modal shift projecten.
- g) Voor de modal shift van weg naar spoor gelden met uitzondering van de maximale looptijd van de regeling dezelfde criteria. De looptijd van de subsidie ten behoeve van projecten gericht op het spoorgoederenvervoer bedraagt maximaal 24 maanden.

Hiermee sluit de regeling nauw aan bij karakteristieken van het spoorgoederenvervoer waarbij het organiseren van individuele goederenreizen nadrukkelijk complexer is dan andere modaliteiten. Het transport op het spoor geldt bovendien als het duurzaamst en de opdrachtgevers zijn in de regel groter dan de opdrachtgevers die voor de binnenvaart kiezen.

Door middel van deze subsidieregeling wordt in de modal shift projecten steeds gewerkt aan het renderend krijgen van het bundelen, verplaatsen en vervoeren van vrachten in de binnenvaart en op het spoor. Deze worden daarmee een concurrerend alternatief voor het transport over de weg.

## 2. Verhouding tot bestaande regelgeving

### *Wet mobiliteitsfonds*

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

### *Kaderbesluit subsidies I en M*

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

## 3. Staatssteun

Aangezien deze subsidie kan worden aangemerkt als staatssteun, is deze aan de Europese Commissie ter goedkeuring voorgelegd. De Europese Commissie heeft haar goedkeuring verleend bij besluit van 24 oktober 2022 (steunmaatregel SA.100463(2022/PN), kenmerk C(2022) 7654 final).



#### 4. Administratieve lasten en risicoanalyse

De administratieve lasten van de aanvragers van subsidie bestaan uit het kennismaken 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 naar verwachting 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 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 die een subsidieaanvraag kunnen indienen. De eisen om voor subsidie in aanmerking te komen vloeien grotendeels voort uit 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. Potentiële subsidieaanvragers zijn gebaat bij een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding van de regeling. De toegevoegde waarde van internetconsultatie is daarom als gering in te schatten. Gelet hierop is afgezien van internetconsultatie van deze regeling.

#### 7. Inwerkingtreding en horizonbepaling

Deze regeling treedt inwerkingtreding op 1 januari 2023. In verband met de eindejaarsperiode is tevens opgenomen dat indien de publicatie van de regeling in de Staatscourant na 31 december plaatsvindt, de regeling terugwerkt tot 1 januari 2023. Hierbij wordt afgeweken van de minimuminvloeringstermijn van twee maanden (Aanwijzing voor de regelgeving 4.17, vierde lid). Hiertoe wordt overgegaan omdat de komst van deze regeling reeds langer bekend is binnen de transportsector en bedrijven hierop al in hebben gespeeld. Er is vertraging in de inwerkingtreding is opgetreden door de notificatie van de regeling bij de Europese Commissie. Uitsluitend zou tot een ongewenst nadeel van een later optredende modal shift van vrachtvervoer van weg naar de binnenvaart leiden.

De regeling geldt voor een periode van drie jaar en vervalt op 1 januari 2026.



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

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

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

### **Artikel 2. Doel van de subsidieregeling**

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

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

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

Om zowel de verwachte autonome groei van het goederenvervoer als het effect van verkeershinder als gevolg van de VenR-opgave in de goederenvervoercorridors te compenseren is voor de modal shift van weg naar water in de goederenvervoercorridors Oost, Zuid-Oost en Zuid een doel geformuleerd van 'dagelijks structureel 2.800 TEU van de weg'. Het spoor heeft, boven op 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 Subsidieplafond, wijzen van verdelen en het subsidiebedrag**

In het eerste en tweede lid van dit artikel worden de subsidieplafonds voor de verplaatsing van weg naar water en van weg naar spoor vastgesteld voor de jaren 2023 – 2026. Verder wordt het jaarlijks beschikbare bedrag vastgesteld (onderdelen a tot en met c). In het derde lid is bepaald dat het subsidiebedrag wordt verdeeld op basis van de volgorde van binnenkomst van de subsidieaanvragen. In artikel 8, onder b, van het Kaderbesluit, is aangegeven hoe omgaan wordt met aanvragen die tegelijkertijd binnenkomen als het subsidieplafond is bereikt.

### **Artikel 4 Subsidiabele activiteiten**

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





en het geschikt maken van de vracht voor de modal shift.

### **Artikel 5 Subsidievoorwaarden**

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

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

### **Artikel 6 Begrotingsvoorbehoud**

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

### **Artikel 7 Uitvoeringsinstantie**

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

### **Artikel 8 Indiening aanvraag**

Een aanvraag wordt ingediend bij de Stichting Connekt met behulp van het in bijlage 1 opgenomen aanvraagformulier. Een aanvraagformulier kan worden verkregen op de website [www.topsectorlogistiek.nl](http://www.topsectorlogistiek.nl) van de Stichting Connekt. Op het aanvraagformulier en de website is ook te vinden welke gegevens en bijlagen bij de aanvraag moeten worden overgelegd en welke formats daarvoor moeten worden gebruikt. De aanvraag kan gedurende de looptijd van deze regeling jaarlijks van 1 januari tot 1 september worden ingediend. Voor alle activiteiten geldt dat de gegevens, bedoeld in artikel 10 van het Kaderbesluit moeten worden aangeleverd bij een aanvraag. In het vierde lid is bepaald dat als datum van indiening van de aanvraag geldt de datum waarop een volledige aanvraag is ontvangen, zie hiervoor ook artikel 8, derde lid, onder a, van het Kaderbesluit.

### **Artikel 9 Subsidieverstrekking**

Op grond van de met de modal shift van weg naar de binnenvaart of het spoor vermeden externe kosten is gekozen voor een maximale bijdrage van € 20,- per verplaatste container. Tijdens een verkenning ten behoeve van de ontwikkeling van een modal shift stimuleringsaanpak<sup>2</sup> kwam het bedrag van € 20,- ook naar boven als een steunbedrag waarvoor verladers bereid zijn te kiezen voor vervoer over het water in plaats van over de weg.

### **Artikel 10 Voorschot**

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

### **Artikel 11 Specifieke afwijzingsgronden**

Gronden om een subsidieaanvraag op voorhand te weigeren zijn opgenomen in de artikelen 11 en 12 van het Kaderbesluit en in dit artikel van de subsidieregeling. Daaronder is ook begrepen dat de aanvraag niet voldoet aan de in deze regeling gestelde regels. In de regeling zijn twee aanvullende gronden genoemd om de subsidieaanvraag op voorhand te weigeren: wanneer er al een subsidie is verleend voor hetzelfde project (hetzij op de goederenvervoercorridors wat betreft de modal shift van weg naar water of nationaal wat betreft de modal shift van weg naar spoor), of wanneer de regels en de door de Europese Commissie gestelde voorwaarden met betrekking staatsteun niet worden nageleefd (tweede lid).

<sup>2</sup> Oogst 24U Modal Shift, verslag van de 24 uren cocreatiesessie modal shift Arendshoeven, 9 en 10 maart 2020



---

### **Artikel 12 Verplichtingen van de subsidieontvanger**

Het project dient bij te dragen aan de doelstelling van de subsidieregeling om per dag ten minste 2800 TEU in de goederenvervoercorridors Oost, Zuid-Oost en Zuid van de weg te halen en naar het water te verplaatsen, of 200 TEU per dag van de weg naar het spoor. Daarom wordt van de subsidieontvanger in het derde lid gevraagd verslag te doen van de wijze waarop en de mate waarin het project daaraan heeft bijgedragen. Daarin moet in ieder geval aan bod komen hoeveel TEU daadwerkelijk met het project in de goederenvervoercorridors zijn verplaatst van de weg naar het water of het spoor. Tevens moet worden gerapporteerd hoe de modal shift structureel in de bedrijfsvoering is opgenomen zodat de modal shift een permanent karakter krijgt. Ook na afloop van de subsidie dient er aandacht te zijn voor het transport over water of het spoor en niet weer automatisch te worden teruggevallen op het wegtransport.

### **Artikel 13 Subsidievaststelling**

Nadat de activiteit is afgerond dient de subsidieontvanger een verzoek in om vaststelling bij de uitvoeringsorganisatie. Daartoe is een formulier verkrijgbaar op de website van [www.topsectorlogistiek.nl](http://www.topsectorlogistiek.nl) waarop is opgenomen welke gegevens moeten worden aangeleverd. Het in artikel 13, derde lid verplichte eindrapport maakt daar onderdeel van uit. Binnen dertien weken na ontvangst van het verzoek wordt door de minister een vaststellingsbesluit genomen. Wanneer dit niet haalbaar blijkt kan deze termijn met nog eens dertien weken worden verlengd.

Bij de vaststelling wordt het aantal daadwerkelijk verplaatste containers betrokken en het definitieve subsidiebedrag vastgesteld. Dat kan resulteren in een lager subsidiebedrag.

### **Artikel 14 Verslag**

In artikel 15 is bepaald dat de minister vóór 1 juli 2026 een verslag opstelt over de doeltreffendheid en de effecten van de verstrekte subsidie.

### **Artikel 15 Inwerkingtreding en vervaldatum**

De regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2023. Vanaf die datum kunnen tot 1 september 2025 aanvragen worden ingediend en in behandeling genomen. De regeling loopt tot en met 1 januari 2026 en vervalt daarna. De regeling blijft van toepassing op voor 1 januari 2026 aangevraagde subsidies.

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