

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van [datum], nr. IENW/BSK-2025/x, houdende vaststelling van de Tijdelijke subsidieregeling Samenwerking in de logistieke keten (KetenID WGK027847)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 2, eerste lid, 4, 6, zesde lid, 7, derde lid, 8, eerste lid, 10, tweede en vierde lid, 13, 22, tweede lid, 23, derde lid, en 26, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M;

BESLUIT:

Hoofdstuk 1 Inhoudelijke bepalingen

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

Kaderbesluit: Kaderbesluit subsidies I en M;

Minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

RVO: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland;

verklaring de-minimissteun: verklaring dat subsidieverstrekking niet zal leiden tot een overschrijding van het de-minimisplafond;

verordening 2018/858: verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PbEU 2018, L151).

Artikel 1.2 Doel van de subsidie

De verstrekking van subsidies op grond van deze regeling heeft als doel het aantal in Nederland gereden vrachtwagenkilometers in de logistieke keten structureel te verminderen.

Artikel 1.3 Subsidiabele activiteiten

De Minister kan, gelet op het doel bedoeld in artikel 1.2, subsidie verstrekken voor het uitvoeren van projecten bestaande uit de uitvoering van een plan om middels samenwerking in de logistieke keten kilometerreductie te bewerkstelligen.

Artikel 1.4 Aanvrager

1. De subsidie kan worden aangevraagd door de in Nederland gevestigde penvoerder van een samenwerkingsverband waarin ten minste drie ondernemingen deelnemen die elk afzonderlijk zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel.
2. Tot het samenwerkingsverband behoort ten minste één onderneming die actief is als:
 - a. transportbedrijf, te weten een onderneming die in opdracht van derden goederen vervoert;
 - b. verlader, te weten een onderneming die een transportbedrijf opdracht geeft tot het vervoeren van goederen; of
 - c. eigen vervoerder, te weten een onderneming met een eigen wagenpark waarvan het vervoeren van goederen niet het hoofddoel is, doch onderdeel vormt van de bedrijfsvoering.
3. Tot het samenwerkingsverband behoort ten minste één onderneming die:
 - a. houder is als bedoeld in artikel 1 van de Wet vrachtwagenheffing; en
 - b. ten minste één voertuig van categorie N2 of N3 volgens verordening 2018/858 op haar naam heeft staan, hetgeen blijkt uit het kentekenregister als bedoeld in artikel 42 van de Wegenverkeerswet 1994.

Artikel 1.5 Subsiadiabele kosten

1. De volgende kosten komen in aanmerking voor subsidie:

- a. personeelskosten voor het uitvoeren van het project door direct bij de subsidiabele activiteiten betrokken personen, werkzaam bij een deelnemer aan het samenwerkingsverband, berekend door het aantal uren dat deze personen ten behoeve van deze activiteiten maken te vermenigvuldigen met een vast uurtarief van € 60 waarin zowel de directe loonkosten als de daaraan toegerekende indirecte kosten zijn begrepen;
- b. kosten derden, te weten andere kosten waarvoor een factuur of document met gelijkwaardige bewijskracht kan worden overgelegd, bij het uitvoeren van het project.

2. Het subsidiabele uurtarief bedraagt maximaal € 125 per uur exclusief btw indien kosten voor de inzet van externe personen worden opgevoerd als kosten derden.

Artikel 1.6 Niet-subsidiabele kosten

Voor subsidie komen niet in aanmerking de kosten van:

- a. investeringen in aanschaf, huur, onderhoud of vervanging van onroerende zaken;
- b. investeringen in de aanschaf, huur, onderhoud of vervanging van vervoermiddelen, te weten transportmiddelen, voertuigen of vaartuigen waarmee goederen kunnen worden getransporteerd.

Artikel 1.7 Hoogte subsidie

De subsidie bedraagt 75% van de in aanmerking komende kosten, tot een maximum van € 100.000, waarvan ten hoogste 50% kosten betreft van inzet van externe personen.

Artikel 1.8 Subsidieplafond

Het subsidieplafond bedraagt voor het jaar 2025 € 3.267.000.

Artikel 1.9 Wijze van verdelen

De Minister verdeelt het beschikbare bedrag op volgorde van binnenkomst van de aanvragen.

Artikel 1.10 Aanvraag

1. Een aanvraag om subsidie als bedoeld in artikel 1.3 wordt ingediend bij de Minister met gebruikmaking van een aanvraagformulier zoals dat door de Minister is vastgesteld.
2. De aanvraag voor subsidieverlening kan worden ingediend van [datum] 2025, 9:00 uur, tot en met [datum] 2025, 12:00 uur.
3. Een aanvraag tot subsidieverlening bevat naast de in artikel 10, vierde lid, van het Kaderbesluit genoemde gegevens ten minste:
 - a. naam en adres van de deelnemers aan het samenwerkingsverband;
 - b. contactpersoon met contactgegevens van de deelnemers aan het samenwerkingsverband;
 - c. een samenwerkingsovereenkomst als bedoeld in artikel 26, eerste lid, onderdeel a, van het Kaderbesluit;
 - d. een projectplan waarbij:
 - 1°. gebruik is gemaakt van het format projectplan dat op de website van RVO is geplaatst, en dat de daarin opgenomen onderdelen bevat;
 - 2°. een begroting is opgesteld volgens de vereisten in bijlage 1;
 - e. de hoogte van het bedrag van eventuele reeds aangevraagde of ontvangen subsidies van andere bestuursorganen voor dezelfde kosten of activiteiten;

- f. een verklaring de-minimissteun voor elke deelnemer aan het samenwerkingsverband.

Artikel 1.11 Afwijzingsgronden

In aanvulling op de artikelen 11 en 12 van het Kaderbesluit beslist de Minister afwijzend op een aanvraag om subsidie indien:

- a. de te verstrekken subsidie lager is dan € 25.000;
- b. uit het projectplan blijkt dat het aantal in Nederland te reduceren vrachtwagenkilometers structureel minder dan 15.000 per jaar bedraagt;
- c. uit het projectplan blijkt dat de kilometerreductie geheel of gedeeltelijk plaatsvindt door vervoer te laten plaatsvinden door een andere modaliteit dan wegvervoer;
- d. uit het projectplan niet blijkt dat het gebruik van deze regeling toegevoegde waarde heeft voor een bestaande samenwerking, of
- e. een deelnemer aan het samenwerkingsverband reeds eerder een subsidie op grond van deze regeling heeft ontvangen.

Artikel 1.12 Verplichtingen subsidieontvanger

- 1. In aanvulling op artikel 17 van het Kaderbesluit is de subsidieontvanger verplicht het project binnen 12 maanden na de subsidieverlening af te ronden.
- 2. De Minister kan op verzoek van de subsidieontvanger een eenmalige ontheffing verlenen van de verplichting, bedoeld in het eerste lid, indien de subsidieontvanger op goede gronden kan aantonen dat de benodigde tijd voor de realisatie van het project langer is dan 12 maanden.
- 3. De ontheffing, bedoeld in het tweede lid, betreft maximaal zes maanden.

Artikel 1.13 Voorschot

De Minister verstrekt gelijktijdig met de beschikking tot subsidieverlening een voorschot van 90%.

Artikel 1.14 Subsidievaststelling

- 1. De subsidieontvanger dient uiterlijk dertien weken nadat de activiteit is afgerond de aanvraag tot subsidievaststelling in met gebruikmaking van een door de Minister beschikbaar gesteld digitaal formulier dat op de website van RVO wordt geplaatst.
- 2. In aanvulling op artikel 24 van het Kaderbesluit bevat de aanvraag tot vaststelling van de subsidie in elk geval een samenvatting van de resultaten van het project ten behoeve van openbare kennisdeling.

Artikel 1.15 Staatssteun

De subsidie wordt verleend in overeenstemming met de de-minimisverordening.

Hoofdstuk 2 Slotbepalingen

Artikel 2.1 Evaluatie

De Minister publiceert voor 1 oktober 2030 een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie in de praktijk.

Artikel 2.2 Inwerkingtreding en horizonbepaling

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2025 en vervalt met ingang van 1 oktober 2030, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op subsidies die voor laatstbedoelde datum zijn aangevraagd.

Artikel 2.3 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke subsidieregeling Samenwerking in de logistieke keten.

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Barry Madlener

Bijlage 1 bij artikel 1.10, derde lid, van de Tijdelijke subsidieregeling Samenwerking in de logistieke keten

De gespecificeerde begroting bevat ten minste de volgende onderdelen:

1. Een onderbouwing van het geraamde aantal uren dat de direct bij de subsidiabele activiteiten betrokken functies maken, bestaande uit:

- per functie het aantal personen dat de activiteiten uitvoert en het aantal uur;
- per functie de activiteiten die worden verricht;
- een uitsplitsing over de projectperiode van deze activiteiten.

2. Een onderbouwing van de geraamde kosten derden.

3. Een kostenoverzicht waaruit blijkt welke kosten de deelnemers verwachten te maken voor de uitvoering van activiteiten. Ook wordt aangegeven hoe de kosten worden gefinancierd die niet worden vergoed met de subsidie (het eigen aandeel).

Toelichting

Algemeen

1. Inleiding

Op grond van de Tijdelijke subsidieregeling Samenwerking in de logistieke keten (hierna: de regeling) kunnen subsidies worden verstrekt aan samenwerkingsverbanden van ondernemingen die actief zijn in de logistieke keten. De doelgroep is de wegvervoerssector. De subsidie is bedoeld voor het uitvoeren van projecten in de logistieke keten op het gebied van kilometerreductie.

2. Hoofdpijnen van de regeling

Doel

Het doel van deze regeling is het stimuleren van een verandering van de logistieke efficiëntie in het wegtransport, uitmondend in het structureel verminderen van het aantal in Nederland gereden vrachtwagenkilometers in de logistieke keten. Het gaat om in Nederland gereden kilometers, zodat de efficiëntiewinst direct in Nederland landt. Dit sluit aan bij het Klimaatakkoord. Dit kent een nationaal reductiedoel. Het gaat hierbij om de wegvervoerssector die bestaat uit transportbedrijven (inclusief eigen rijders/ZZP-ers), verladers en eigen vervoerders.

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat in 2050 het goederenvervoer volledig emissievrij is. Dit wordt grotendeels behaald door het vergroenen van de vrachtwagens. Afgesproken is dat in 2030 30% van de nieuw verkochte vrachtwagens emissievrij is, en dat vanaf 2040 alle nieuwverkochten emissievrij zijn. Daarnaast is het de verwachting dat er ook emissiewinst valt te behalen door efficiënter vervoer. De regeling draagt aan dit laatste bij.

Het overkoepelende beleidsdoel van de maatregelen rondom logistieke efficiëntie is om minder vrachtwagenkilometers te maken. De groenste (en ook veiligste) kilometer is immers de niet-gereden kilometer.

Keuze voor subsidie

Medio 2026 start naar verwachting de Vrachtwagenheffing (VWH) in Nederland. De doelstelling daarvan is bijdragen aan een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem. Dit gebeurt met het uitvoeren van een heffingssysteem waarbij betaald wordt per gereden kilometer door het toepassen van de principes 'de gebruiker betaalt', respectievelijk 'de vervuiler betaalt'. Daarnaast wordt door zowel de heffing als door het gebruik van de opbrengst van de heffing, een stevige impuls gegeven aan de transitie naar een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem. De afspraak met de sector (evofenedex namens de verladers, TLN en VERN namens de transportsector) is dat de netto-opbrengsten van de VWH teruggesluisd worden ten behoeve van het wegtransport. Dit heet Terugsluis. Binnen de Terugsluis is een aantal maatregelen gedefinieerd op het gebied van logistieke efficiëntie. Het doel van dit pakket aan maatregelen is om het aantal gereden kilometers significant te reduceren en om innovatie in de sector te stimuleren.

De regeling richt zich op het stimuleren van de samenwerking binnen de logistieke keten. Door inefficiëntie in de logistieke keten worden er meer kilometers gereden dan wenselijk. Consequentie hiervan is een grotere belasting van bestaand wegennetwerk, met bijbehorende hogere kosten (heffing) voor transportondernemer en een hogere CO₂-uitstoot.

Ketensamenwerking, oftewel samenwerking tussen verschillende partijen in de vervoerssector, die is gericht op het verhogen van de beladingsgraad of anderszins efficiënter gebruik maken van bestaande transportcapaciteit, komt nauwelijks spontaan tot stand. Veelal is het afhankelijk van de

toewijding van betrokken personen, is het onderlinge vertrouwen laag en wegen commerciële belangen zwaar. Een andere belangrijke reden waarom samenwerking niet van de grond komt, is dat er kosten moeten worden gemaakt terwijl de opbrengsten onzeker zijn. Door bij te dragen in deze kosten wordt het risico voor ondernemers verkleind.

In het geval ketensamenwerking wel tot stand komt, blijkt deze vaak niet duurzaam en structureel. Projecten en initiatieven die in het verleden zijn gestart (zoals SELIS, LOGISTAR of COMPOSE), betroffen veelal top-down activiteiten. Er werd een systeem bedacht en uitgewerkt, waarna er bedrijven gezocht werden die van het systeem gebruik wilden maken. De huidige benadering gaat daarentegen uit van een bottom up aanpak. Ondernemingen kunnen naar eigen inzicht de samenwerking invullen, en vormgeven op een manier die het beste past bij de bedrijfsvoering van de samenwerkende ondernemingen. Via de regeling wordt een deel van de initiële kosten vergoed en kan ervaren worden of de samenwerking ook op langere termijn voortgezet kan worden.

De inzet van de regeling is dat deze laagdrempelig toegankelijk is en goed kan worden ingezet door de doelgroep. De subsidie zorgt voor activering van de doelgroep. De vorm van de projecten waarvoor subsidie aangevraagd kan worden staat vrij, mits deze resulteren in blijvend minder vrachtwagenkilometers. Deze 'bottom up benadering' zorgt voor draagvlak, hetgeen noodzakelijk is om het effect van de projecten ook na afronding van de subsidie door te laten lopen. De regeling is dan ook niet te vergelijken met andere regelingen.

Daarnaast heeft de regeling als doel te leren van de verschillende soorten samenwerkingen die worden opgezet. Wat werkt wel en wat niet en waarom. Daarom is het belangrijk dat partijen hun ervaringen delen.

Doelgroep

De doelgroep van de regeling bestaat primair uit de volgende soorten ondernemingen:

- transportbedrijven (inclusief eigen rijders/ZZP-ers);
- verladers;
- eigen vervoerders.

Daarnaast kunnen andersoortige ondernemingen deelnemen, zoals opdrachtgevers of afnemers van transportbedrijven.

De beoogde samenwerking kan verticaal, horizontaal of gebiedsgericht zijn. Bij verticale samenwerking gaat het om bedrijven in één gezamenlijke keten, bijvoorbeeld verlader, vervoerder en ontvanger. Horizontale samenwerking betreft vergelijkbare bedrijven, zoals transporteurs, die bijvoorbeeld processen op elkaar afstemmen of lading uitwisselen. Gebiedsgerichte samenwerking vindt plaats tussen bedrijven die niet noodzakelijkerwijs deel uitmaken van dezelfde keten, maar die wel in een gezamenlijk gebied actief zijn (zoals een stadscentrum, bedrijventerrein of corridor).

Verwachte impact van de regeling

De gemiddelde beladingsgraad van wegtransport is in Nederland lager dan het Europees gemiddelde. Van elke vier vrachtwagens die rondrijden, rijdt er gemiddeld één leeg. De verwachte impact is dat de regeling een forse stimulans geeft aan het structureel verminderen van het aantal gereden vrachtwagenkilometers in de vervoerssector. Uit een onderzoek van Panteia¹ blijkt de volgende verwachte impact:

¹ Effectstudie terugsluis, 5 september 2024, tabel 14 Effecten logistieke efficiëntie maatregel 5.2: Stimuleren samenwerking in de logistieke keten

Effect	In 2030	t/m 2030	Programma
Totale CO2-reductie (in tonnen)	50.000	156.000	249.000
Totale NOx-reductie (in tonnen)	33	102	163
Totale PM10 reductie (in tonnen)	5	16	25
Reductie voertuigkilometers (miljoen)	60	180	290

3. Wettelijk kader

Nationaal recht

Het nationaal bestuursrechtelijk kader voor deze regeling wordt gevormd door de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb). Meer specifiek gaat het om hoofdstukken 4.1 (Beschikkingen) en 4.2 (Subsidies) van de Awb, waarin bepalingen zijn opgenomen die relevant zijn of kunnen zijn voor subsidieontvangers. Daarnaast zijn het Kaderbesluit subsidies I en M (hierna: het Kaderbesluit) en de aan het Kaderbesluit ten grondslag liggende Kaderwet subsidies I en M van belang voor de onderhavige regeling. De bepalingen van het Kaderbesluit zijn dan ook van toepassing op de subsidieverstrekking op grond van de onderhavige regeling, ook wanneer er niet expliciet in de regeling naar wordt verwezen. 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 subsidiabele 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).

Europeesrechtelijke aspecten

Bij de activiteiten bedoeld in artikel 1.3 gaat het om diensten die op de markt beschikbaar zijn, waardoor steunverlening als staatssteun zou gelden. Omdat de algemene groepsvrijstellingsverordening geen geschikte grondslag biedt voor deze subsidieregeling, wordt de subsidie verstrekt in overeenstemming met de de-minimisverordening.²

4. Uitvoering en privacy

Uitvoering

Deze regeling wordt uitgevoerd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (hierna: RVO), onderdeel van het Ministerie van Economische Zaken. RVO heeft aantoonbare en jarenlange ervaring met de uitvoering van diverse subsidieregelingen voor bedrijven en particulieren. Mandaat en machtiging voor de uitvoering van deze regeling is verleend middels aanpassing van het Besluit mandaat, volmacht en machtiging directeur-generaal Rijksdienst voor Ondernemend Nederland op het terrein van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: Ministerie van IenW). RVO is betrokken geweest bij het opstellen van de regeling en een door het Ministerie van IenW uitgevoerde uitvoerbaarheidstoets. Uit de uitvoerbaarheidstoets blijkt dat de regeling uitvoerbaar is tegen aanvaardbare uitvoeringskosten en administratieve lasten.

Privacy

² Verordening (EU) nr. 2023/2831 van de Commissie van 13 december 2023 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun.

De gegevensverwerking binnen deze regeling verloopt op identieke wijze als bij de Aanschafsubsidieregeling Zero Emissie Trucks (AanZET), waarvoor een Data Protection Impact Assessment (DPIA) is uitgevoerd. De DPIA voor de subsidieregeling AanZET is positief beoordeeld door de Autoriteit Persoonsgegevens (AP). Omdat dit geen toegevoegde waarde zou hebben is deze wijzigingsregeling niet voorgelegd aan de functionaris gegevensbescherming (FG) van het Ministerie van IenW of aan de Autoriteit Persoonsgegevens voor advies.

5. Financiële gevolgen

De regeling steunt ondernemingen in de vervoerssector die overwegen aan de slag te gaan met kilometerreductie in het opvangen van de kosten die daaraan zijn verbonden.

6. Advies en consultatie

Regeldrukeffecten

De inspanning die gevraagd wordt van de aanvragers van de subsidie bestaat allereerst uit het kennisnemen van de regeling. In de praktijk zal een aanvrager een aanvraag voor subsidieverlening via het digitale loket van RVO indienen. Aanvragers moeten de aanvraag met behulp van eHerkenning indienen. Naast de formele informatie nodig voor de aanvraag, dient ook een projectplan te worden ingediend. De beoordeling vindt voornamelijk plaats op basis van dit projectplan. Voor het projectplan is een vast kader ontwikkeld. Het projectplan biedt de aanvrager zelf ook duidelijkheid over de te nemen acties.

Na het beoordelen en toekennen van de subsidieaanvraag wordt direct een voorschot van 90% van het subsidiebedrag uitgekeerd. Na afronding van de activiteit volgt het verzoek tot vaststelling. Bij de vaststelling wordt de rest van de subsidie uitbetaald, tenzij er reden is voor een lagere vaststelling. De tijd die een subsidieaanvrager aan deze stappen besteedt, is afhankelijk van de complexiteit van het project. De verwachting is dat een subsidieaanvrager gemiddeld 22 uur per aanvraag besteedt aan deze stappen. Hierbij betreft het de volgende stappen:

- Kennisnemen regelingstekst en voorwaarden: 2 uur
- Opstellen en invullen projectplan: 8 uur
- Invullen aanvraagformulier plus bijlagen: 2 uur
- Opstellen en invullen eindrapportage: 8 uur
- Invullen vaststellingsformulier: 2 uur

Voor het berekenen van de regeldruk voor de aanvragers wordt een standaardtarief van € 60 gehanteerd. In totaal is de regeldruk voor een aanvrager daarmee maximaal € 1.320 per aanvraag. Uitgaande van een subsidiebedrag van € 25.000 tot en met € 100.000 betekent dit een regeldruk van 1,3 tot 5,3 %. Met de kennis van nu worden ongeveer 32 aanvragen voor subsidie per jaar verwacht, steeds voor het maximale bedrag van € 100.000. Daarmee is de macro regeldruk van deze regeling jaarlijks maximaal € 42.240. Dit bedrag is 1,3 % van het jaarlijkse subsidiebudget van € 3.267.000.

In algemene zin geldt dat voor aanvang van een nieuwe subsidieronde zal worden geëvalueerd hoe de vorige openstellingsperiode is verlopen. Daarbij zal worden bekeken of de praktijkervaringen aanleiding vormen om verbeteringen door te voeren.

De regeling is aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd ter toetsing. [PM]

Advies vooraf

Bij het opstellen van deze regeling zijn stakeholders geraadpleegd.

Bedrijven en brancheorganisaties zijn via diverse verkennende gesprekken en bedrijfsbezoeken meegenomen in de ontwikkeling van deze regeling. In de betreffende overleggen werd de

totstandkoming van deze subsidie aangemoedigd. Dit omdat breed wordt gedeeld dat samenwerking in de keten (zoals deze regeling die stimuleert) niet spontaan tot stand komt.

Internetconsultatie

De subsidieregeling heeft van [datum] 2025 tot en met [datum] 2025 opengestaan voor openbare internetconsultatie. In totaal zijn x reacties ontvangen waarvan x openbaar. Gelet op het aantal ontvangen reacties is het niet mogelijk om in deze toelichting inhoudelijk in te gaan op alle individuele inspraakreacties. Een uitgebreid verslag is na te lezen op <https://www.internetconsultatie.nl/x>.

Reacties zijn voornamelijk afkomstig van [PM].

7. Inwerkingtreding en horizonbepaling

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2025. De regeling geldt voor een periode van vijf jaar en vervalt per 1 oktober 2030. De regeling blijft wel van toepassing op subsidies die voor deze datum zijn aangevraagd. Uiterlijk vijf jaar na inwerkingtreding van de regeling wordt een verslag gepubliceerd over de doeltreffendheid en effecten van de subsidie in de praktijk (conform artikel 4:24 van de Awb).

Artikelsgewijs

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1.3 Subsidiabele activiteiten

In het algemene deel van deze toelichting is het belang van ketensamenwerking, oftewel samenwerking tussen verschillende partijen in de vervoerssector, aan bod gekomen. Daarom kan de Minister subsidie verstrekken voor het uitvoeren van activiteiten die een samenwerkingsverband in de logistieke keten uitvoert om te komen tot vrachtwagenkilometerreductie. Aanvragers kunnen in het project barrières of knelpunten wegnemen die in de weg staan aan structurele reductie van het aantal kilometers dat wordt gereden.

Artikel 1.4 Aanvrager

eerste lid

Een aanvraag op grond van deze regeling kan worden ingediend door een samenwerkingsverband van ten minste drie ondernemingen. Het Kaderbesluit definieert wat een samenwerkingsverband is.

Aan het samenwerkingsverband nemen ten minste drie ondernemingen deel. Daarbij is vereist dat elke onderneming is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel. Dit kan ook buitenlandse ondernemingen betreffen.

Overeenkomstig artikel 26 van het Kaderbesluit dient de penvoerder namens het samenwerkingsverband de aanvraag in, met daarbij gevoegd een overeenkomst betreffende de samenwerking en een verklaring van de deelnemers van het samenwerkingsverband waarin een penvoerder is aangewezen. De penvoerder is de door een samenwerkingsverband aangewezen natuurlijk persoon of rechtspersoon die als gemachtigde van het samenwerkingsverband optreedt. De beschikkingen, betalingen en correspondentie worden aan de penvoerder toegezonden. De penvoerder van een samenwerkingsverband doet onverwijld mededeling aan de Minister nadat een verzoek tot verlening van surseance van betaling of faillietverklaring van hem, dan wel een aangifte of vordering daartoe bij de rechtbank is ingediend.

tweede en derde lid

Aan het samenwerkingsverband neemt ten minste één onderneming deel die actief is als transportbedrijf, verlader of eigen vervoerder. Deze eis hangt samen met de doelgroep van deze regeling. Daarnaast kunnen ook andersoortige ondernemingen deel uitmaken van het samenwerkingsverband.

Aan het samenwerkingsverband neemt in elk geval één houder deel (een onderneming die vrachtwagenheffing betaalt), die tenminste één vrachtwagen op haar naam heeft geregistreerd in het kentekenregister waarvan de toegestane maximum massa meer dan 3.500 kilogram is. Deze eis vloeit voort uit de afspraak dat de netto-opbrengsten van de VWH worden teruggesluisd ten behoeve van het wegtransport.

Bij een onderneming deel die actief is als transportbedrijf of eigen vervoerder (tweede lid) en een houder (derde lid) kan het om dezelfde onderneming gaan.

Artikel 1.5 Subsidiabele kosten

eerste lid

onderdeel a

Deelnemers aan het samenwerkingsverband kunnen hun medewerkers activiteiten laten verrichten in het project. Voor de bijbehorende kosten geldt een vast uurtarief van € 60. Het betreft een forfaitair vastgesteld uurtarief als bedoeld in artikel 7, tweede lid, onderdeel c, van het Kaderbesluit. Dit uurtarief betreft zowel directe als daaraan toegerekende indirecte kosten. Als een aanvrager daarnaast directe kosten (zoals loonkosten en bijbehorende werkgeverslasten) of indirecte kosten (zoals managementkosten of afschrijvingskosten voor meubilair) opvoert, zal voor die kosten geen subsidie worden toegekend.

onderdeel b

Bij kosten derden gaat het bijvoorbeeld om kosten voor de inzet van externe personen, of om kosten zoals voor de aanschaf van planningssoftware.

De subsidiabele kosten zijn beperkt tot de kosten in het eerste lid. Als een aanvrager andere kosten opvoert dan personeelskosten als bedoeld in onderdeel a of kosten derden als bedoeld in onderdeel b, komen deze niet voor subsidie in aanmerking. Een aanvrager kan bijvoorbeeld dus geen afschrijvingskosten opvoeren van goederen of materialen die reeds in haar bezit zijn.

tweede lid

De aanvrager kan voor kosten van een externe kracht maximaal € 125 per uur exclusief btw gesubsidieerd krijgen. Bij hogere uurtarieven dient de aanvrager het meerdere voor eigen rekening te nemen.

Artikel 1.6 Niet-subsidiabele kosten

Niet alle kosten derden zijn subsidiabel. Kosten van, kort samengevat, investeringen in onroerende zaken komen niet in aanmerking voor subsidie. De reden hiervoor is dat de projecten gericht moeten zijn op samenwerking in de logistieke keten, niet op het uitbreiden van bijvoorbeeld loodsden. Daarnaast is de aanschaf van vervoermiddelen niet subsidiabel. De reden hiervoor is dat dit niet past bij een subsidie die samenwerking tussen verschillende partijen tot stand wil brengen. Daarbij zou de maximale subsidiehoogte al snel worden bereikt bij de aanschaf van vervoermiddelen, waardoor voor samenwerking geen plek meer zou zijn. Het gaat nadrukkelijk om alle soorten vervoermiddelen. Dus

niet alleen voertuigen, maar ook bijvoorbeeld duwbakken of schepen komen niet in aanmerking voor subsidie. Voor de aanschaf van vervoermiddelen zijn bovendien andere regelingen beschikbaar, zoals de Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET en de Subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2023–2026.

Artikel 1.7 Hoogte subsidie

Van de subsidie kan ten hoogste 50% de inzet van externe personen betreffen. Dit voorkomt projectaanvragen waarin (vrijwel) alle kosten de inhuur van adviseurs betreft. In dergelijke projecten is het risico dat de eigen inspanning van de deelnemende partijen ontbreekt. Die inspanning is onontbeerlijk om de samenwerking tot een succes en structureel te maken.

Artikel 1.9 Wijze van verdelen

Het beschikbare bedrag wordt verdeeld op volgorde van binnenkomst van de aanvragen (eerst komt, eerst maalt).

Bij deze verdelingswijze geldt op grond van artikel 8, derde lid, onderdeel a en b, van het Kaderbesluit het volgende. Als datum van binnenkomst van de aanvraag geldt de datum waarop een aanvraag voldoet aan de wettelijke voorschriften. De datum van binnenkomst is dus niet de datum waarop een aanvraag wordt ingediend die nog aanvulling behoeft met toepassing van artikel 4:5 van de Awb.

Daarmee wordt voorkomen dat een aanvrager die snel een (pro forma) aanvraag indient die niet aan alle wettelijke eisen voldoet, voorrang heeft op iemand die weliswaar iets meer tijd nodig heeft, maar wel met een aanvraag komt die aan alle eisen voldoet.

Verder geldt dat de onderlinge rangschikking van aanvragen die binnenkomen op de dag dat het subsidieplafond wordt bereikt, wordt vastgesteld door loting. Voor deze oplossing is gekozen omdat het bij aanvragen die op dezelfde dag binnenkomen veelal lastig is vast te stellen welke aanvraag feitelijk het eerst is binnengekomen, terwijl dat in deze situatie wel verstrekkende gevolgen kan hebben in verband met het bereiken van het subsidieplafond.

Artikel 1.10 Aanvraag

In dit artikel worden enkele zaken rondom de aanvraag om subsidieverlening geregeld.

Overeenkomstig artikel 10, eerste lid, van het Kaderbesluit wordt de aanvraag ingediend met gebruikmaking van een daartoe door de Minister beschikbaar gesteld middel. De benodigde formulieren voor de aanvraag zijn te vinden op www.rvo.nl. Een van die formulieren is het format projectplan. De aanvraag moet met behulp van eHerkenning worden ingediend.

In bijlage 1 staat een aparte lijst met elementen die een aanvrager in het format van de begroting opneemt. Voor de verklaring de-minimissteun is op de website van RVO een formulier beschikbaar.

Artikel 1.11 Afwijzingsgronden

Gelet op de artikelen 11 en 12 van het Kaderbesluit beslist de Minister onder meer afwijzend op een aanvraag om subsidie indien de aanvraag niet voldoet aan de in deze regeling gestelde regels, onvoldoende vertrouwen bestaat dat de betrokkene de activiteiten kan financieren, het onaannemelijk wordt geacht dat de activiteiten binnen de in de regeling gestelde termijn kunnen worden voltooid, het aannemelijk is dat de activiteiten ook zonder subsidie worden uitgevoerd of onvoldoende vertrouwen bestaat in de technische of economische haalbaarheid van de activiteiten.

Naast de algemene afwijzingsgronden, zoals opgenomen in het Kaderbesluit, bevat de regeling in dit artikel enkele specifieke afwijzingsgronden. In onderdeel a is opgenomen dat de subsidie wordt geweigerd als deze minder dan € 25.000 bedraagt. De reden hiervoor is dat subsidies onder € 25.000

niet goed passen bij de projecten uit deze regeling, terwijl dergelijke subsidies wel hoge uitvoeringslasten opleveren. De verwachting is dat veel projectaanvragen dichtbij of op het maximum zullen liggen.

Op grond van onderdeel b wordt de subsidie geweigerd als het aantal in Nederland te reduceren kilometers minder dan 15.000 per jaar bedraagt. Dit voorkomt dat subsidie wordt verstrekt voor een project met een beperkte kilometerreductie in Nederland.

De weigeringsgrond in onderdeel c leidt ertoe dat de subsidie wordt geweigerd als blijkt dat de kilometerreductie plaatsvindt door vervoer te laten plaatsvinden door een andere modaliteit dan wegvervoer. Dit voorkomt dat de subsidie wordt gebruikt voor het simpelweg verplaatsen van de kilometers van weg naar water, lucht of spoor, in plaats van voor oplossingen om minder kilometers te maken.

Uit de weigeringsgrond in onderdeel d volgt dat het gebruik van de regeling een toegevoegde waarde moet hebben voor een bestaande samenwerking. De aanvrager moet in zo'n geval in het projectplan onderbouwen welke nieuwe activiteiten de regeling mogelijk maakt. Deze vraag is onderdeel van het format projectplan. De weigeringsgrond betreft een expliciete invulling van de algemene weigeringsgrond uit artikel 12, onderdeel d, van het Kaderbesluit (de Minister wijst de aanvraag af als het aannemelijk is dat de activiteiten ook zonder subsidie worden uitgevoerd). Deze algemene weigeringsgrond blijft onverkort van toepassing. Als om een andere reden het oordeel volgt dat aannemelijk is dat de activiteiten ook zonder subsidie worden uitgevoerd, wordt de aanvraag dan ook afgewezen.

Tot slot wordt de subsidie geweigerd als een deelnemende onderneming al eerder subsidie op grond van deze regeling heeft ontvangen. De regeling wil zoveel mogelijk samenwerking tussen verschillende partijen tot stand brengen. Daarbij past niet dat sommige ondernemingen diverse keren in een samenwerkingsverband terugkomen.

Artikel 1.12 Verplichtingen subsidieontvanger

In artikel 17 en 18 van het Kaderbesluit is opgenomen welke verplichtingen voor de aanvrager gelden. Het gaat bijvoorbeeld om het uitvoeren van de activiteiten conform de omschrijving van die activiteiten in de subsidieverlening, of om een meldingsplicht. Ook dient de subsidieontvanger indien daarom verzocht mee te werken aan het evalueren van deze regeling. Bij het openbaar maken van de evaluatie van de regeling worden geen persoonsgegevens openbaar gemaakt. Verslaglegging vindt volledig geanonimiseerd plaats. Naast de verplichtingen genoemd in artikel 17 en artikel 18 van het Kaderbesluit is in dit artikel de specifieke subsidieverplichting opgenomen dat het project binnen 12 maanden na de verleningsdatum wordt afgerond. Daarbij bestaat de mogelijkheid deze termijn eenmalig met maximaal 6 maanden te verlengen.

Artikel 1.14 Subsidievaststelling

In artikel 24, vierde lid, van het Kaderbesluit is opgenomen welke gegevens de subsidieontvanger moet verstrekken. Het gaat bijvoorbeeld om een verslag omtrent het verloop, de uitvoering en de resultaten van de activiteit. De aanvraag om vaststelling van de subsidie wordt ingediend via een door RVO beschikbaar gesteld aanvraagformulier. In dit formulier zal onder meer aan bod komen tot welke kilometerreductie het project heeft geleid, en tot welke kilometerreductie dit na de projectperiode zal leiden. Bij de subsidievaststelling wordt beoordeeld of de activiteiten conform het projectplan zijn uitgevoerd. Als dit is gebeurd, wordt de subsidie conform de aanvraag vastgesteld. Indien de kilometerreductie in de uitvoering onverhoopt toch niet uitpakt zoals gedacht, dan kan bij deze beoordeling aan bod komen wat daarvoor de reden is.

Om de effecten van de subsidieregeling te verbreden, maakt de Minister de samenvattingen van het project openbaar. Hierdoor kunnen andere partijen kennisnemen van goede praktijken die ontvangers van deze subsidies hebben ontwikkeld. Gelet hierop maakt de subsidieontvanger een samenvatting van de eindresultaten van het project. De subsidieontvanger stuurt deze samenvatting mee met de aanvraag om vaststelling. RVO stelt ook voor de samenvatting een digitaal formulier beschikbaar.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Barry Madlener