



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van nr. IENW/BSK-2024/250268, houdende vaststelling van de Tijdelijke subsidieregeling collectieven mkb verduurzaming reisgedrag

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 3, eerste lid, onderdeel f, van de Kaderwet subsidies I en M, en de artikelen 2, eerste lid, 4, 6, zesde lid, 7, derde lid, 8, eerste lid, 10, eerste, tweede en vierde lid, 13, 22, tweede lid, en 23, derde 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;

kosten derden: kosten waarvoor een factuur of document met gelijkwaardige bewijskracht kan worden overgelegd;

Minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

mkb-onderneming: onderneming in de zin van artikel 2, onderdeel 2, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;

RVO: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland;

werkgebonden personenmobiliteit: woon-werkverkeer en zakelijk verkeer van medewerkers van de aanvrager en van medewerkers van de bij de aanvrager aangesloten werkgevers, met uitzondering van reizen uitgevoerd door medewerkers van ondernemingen gericht op vervoer van goederen, mensen of levende have;

verduurzamen: het bereiken van CO₂-reductie in de werkgebonden personenmobiliteit.

Artikel 1.2 Doel van de regeling

Deze regeling heeft als doel het stimuleren van een structurele verandering in de werkgebonden personenmobiliteit, uitmondend in het verder terugdringen van de inzet van fossiele brandstoffen.

Artikel 1.3 Subsidiabele activiteiten

De Minister kan, overeenkomstig het bepaalde bij deze regeling, aan een aanvrager subsidie verstrekken voor het uitvoeren van een project bestaande uit het wegnemen van barrières of knelpunten die in de weg staan aan het structureel verduurzamen van werkgebonden personenmobiliteit.

Artikel 1.4 Aanvrager

Subsidie op grond van deze regeling kan worden aangevraagd door rechtspersonen die aantoonbaar namens een groep werkgevers optreden.

Artikel 1.5 Vereisten

Om voor subsidie als bedoeld in artikel 1.3 in aanmerking te komen, wordt voldaan aan de volgende vereisten:

- onder de bij de aanvrager aangesloten werkgevers is ten minste 50% mkb-onderneming;
- de aanvrager rondt het project af binnen 24 maanden na het toekennen van de subsidie.

Artikel 1.6 Subsidiabele kosten

- De volgende kosten komen in aanmerking voor subsidie:
 - personeelskosten voor het uitvoeren van het project door direct bij de subsidiabele activiteiten betrokken personen, werkzaam bij de aanvrager of de daarbij aangesloten werkgevers, 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 voor het uitvoeren van het project, niet zijnde kosten van de aanvrager, bij de aanvrager aangesloten werkgevers of daarmee verbonden ondernemingen.
2. Het subsidiabele uurtarief bedraagt maximaal € 125 per uur exclusief btw indien een aanvrager kosten van een externe adviseur opvoert als kosten derden.

Artikel 1.7 Hoogte subsidie

De subsidie bedraagt 75% van de in aanmerking komende kosten, tot een maximum van € 100.000.

Artikel 1.8 Subsidieplafond en wijze van verdelen

1. Het subsidieplafond bedraagt:
 - a. voor het jaar 2025 € 2.500.000;
 - b. voor het jaar 2026 € 2.500.000;
 - c. voor het jaar 2027 € 2.500.000;
 - d. voor het jaar 2028 € 2.500.000.
2. De Minister verdeelt het beschikbare bedrag op volgorde van binnenkomst van de aanvragen.

Artikel 1.9 Aanvraagperiode

De aanvraag voor subsidieverlening kan worden ingediend:

- a. voor het jaar 2025, van 14 januari 2025, 9:00 uur, tot en met 1 oktober 2025, 12:00 uur;
- b. voor het jaar 2026, van 13 januari 2026, 9:00 uur, tot en met 1 oktober 2026, 12:00 uur;
- c. voor het jaar 2027, van 12 januari 2027, 9:00 uur, tot en met 1 oktober 2027, 12:00 uur;
- d. voor het jaar 2028, van 10 januari 2028, 9:00 uur, tot en met 29 september 2028, 12:00 uur.

Artikel 1.10 Aanvraag tot verlening

1. Een aanvrager kan bij de Minister een aanvraag om subsidie indienen door middel van een daartoe vastgesteld formulier dat beschikbaar is via de website van RVO.
2. Een aanvraag tot subsidieverlening bevat naast de in artikel 10 van het Kaderbesluit genoemde gegevens ten minste:
 - a. een projectplan waarbij:
 - 1°. gebruik is gemaakt van de inhoudsopgave projectplan zoals opgenomen in bijlage 1 en dat de daarin opgenomen onderdelen bevat;
 - 2°. een sluitende en realistische begroting is opgesteld volgens de vereisten in bijlage 2;
 - b. de hoogte van het bedrag van eventuele reeds aangevraagde of ontvangen subsidies van andere bestuursorganen;
 - c. een de-minimisverklaring.

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 € 10.000; of
- b. de te verlenen subsidie per kilo CO₂-reductie hoger is dan € 0,75.

Artikel 1.12 Subsidieverstrekking

1. Subsidies van minder dan € 25.000 worden na verlening ambtshalve vastgesteld.
2. De ontvanger van een subsidie als bedoeld in het eerste lid toont desgevraagd aan dat de activiteiten waarvoor de subsidie is verleend, zijn verricht en dat aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen is voldaan door middel van een prestatieverklaring over de procentuele reductie van CO₂-emissie waartoe de in het project gemaakte afspraken leiden.

Artikel 1.13 Verplichtingen subsidieontvanger

1. In aanvulling op artikel 17 van het Kaderbesluit is de subsidieontvanger verplicht het project binnen 24 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 kan aantonen dat de beno-



digde tijd voor de realisatie van het project langer is dan 24 maanden.

3. De ontheffing, bedoeld in het tweede lid, betreft maximaal zes maanden.

Artikel 1.14 Voorschot

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

Artikel 1.15 Subsidievaststelling

1. Binnen dertien weken nadat de activiteit is afgerond, dient de subsidieontvanger van een subsidie van € 25.000 of meer een 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 prestatieverklaring over de procentuele reductie van CO₂-emissie waartoe de in het project gemaakte afspraken leiden.

Artikel 1.16 Staatssteun

De subsidie wordt verleend op basis van de de-minimisverordening.

Hoofdstuk 2 Slotbepalingen

Artikel 2.1 Evaluatie

De Minister publiceert voor 14 oktober 2029 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 14 oktober 2024 en vervalt met ingang van 14 oktober 2029, 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 collectieven mkb verduurzaming reisgedrag.

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer en Milieu,
C.A. Jansen*

BIJLAGE 1 BIJ ARTIKEL 1.10, TWEEDE LID, VAN DE TIJDELIJKE SUBSIDIEREGELING COLLECTIEVEN MKB VERDUURZAMING REISGEDRAG

Het projectplan maakt een essentieel onderdeel uit van uw aanvraag. De inhoudelijke beoordeling van uw voorstel vindt plaats op basis van de informatie die u in dit projectplan verschaft en de eventuele bijlagen waar u naar verwijst.

Voor het projectplan geldt dat de hier gepresenteerde inhoudsopgave met toelichting per hoofdstuk leidend is voor de onderwerpen waar u duidelijkheid over moet verschaffen. De toelichting biedt per onderwerp nadere uitleg. Voor sommige onderwerpen zijn formats beschikbaar. Deze kunnen u helpen bij het geven van de informatie die gevraagd wordt en die u zelf ook nodig heeft. Gebruik van deze formats is niet verplicht (anders dan de hoofdstukindeling).

Inhoudsopgave Projectplan

1. Managementsamenvatting
In dit hoofdstuk geeft u kort weer wat u met de subsidie wilt bereiken en waarom u denkt dat dit resultaat voor de partijen waarmee en waarvoor u dit project vormgeeft wenselijk is. U geeft ook aan welke barrières en knelpunten u met deze subsidieaanvraag in ieder geval verwacht te kunnen aanpakken.
2. Beschrijving van de aanvrager
Hier geeft u twee dingen aan:
 - a) *Een nadere toelichting op de aanvragende organisatie, omvang, rechtspersoon en missie.*
 - b) *Een algemene beschrijving van het bereik of de doelgroep van uw organisatie. Om hoeveel werkgevers gaat het, wat is het aantal werknemers en wat zijn de voorkomende branches. U verklaart dat ten minste 50% van de bij u aangesloten werkgevers mkb-onderneming is.*
3. Doel van het project
U beschrijft hier de situatie die u wilt bereiken als het subsidietraject is afgerond. Dit zal de situatie zijn met een structureel lagere CO₂ uitstoot in werkgebonden personenmobiliteit. De subsidie zal daar een bijdrage aan leveren. Belangrijk daarbij is dat u aangeeft wat het tastbare resultaat of de tastbare afspraak(en) wordt dat u voornemens bent te bereiken met de partijen waarvoor en waarmee u het project vormgeeft.
4. Barrières en knelpunten
Hierbij beschrijft u de barrières en knelpunten die tot nu toe in de weg staan aan het bereiken van het onder 3) genoemde doel.
5. Aanpak om het project te realiseren
Hierbij beschrijft u in welke activiteiten worden ontplooid om de barrières of knelpunten die in de weg staan aan het verduurzamen van de werkgebonden personenmobiliteit weg te nemen.
6. Nadere uitwerking van het doel van het project om bij de deelnemende partijen verduurzaming van de werkgebonden personenmobiliteit te bereiken.
Hierbij gaat u in ieder geval in op:
 - a) *Uitwerking CO₂-effect. Een bepaling van de baten in termen van CO₂-uitstoot die uw actie kan opleveren. U geeft hierbij aan tot welke procentuele reductie van CO₂-emissie het project leidt. U mag hier zelf een onderbouwing van geven, maar u kunt voor het bepalen van dit resultaat ook gebruik maken van het format CO₂ berekening, dat beschikbaar is via de website van RVO. Bij de reductie van CO₂-uitstoot gaat het om de reductie in de werkgebonden personenmobiliteit. Als de actie een bredere werking heeft dan sec werkgebonden personenmobiliteit, dan werkt u hier slechts het CO₂-effect ten aanzien van de werkgebonden personenmobiliteit uit. Voorbeeld: als een elektrische bus overdag wordt gebruikt voor werknemers, en 's avonds voor deelvervoer, neemt u die brede uitwerking wel mee bij de business case, maar niet bij dit punt van uitwerking van het CO₂-effect.*
 - b) *Structureel karakter eindresultaat. Een nadere uitwerking van het te bereiken doel met nadruk op de analyse waarom in de periode na afsluiting van de subsidie het resultaat structureel zal zijn. Denk aan de business case waar naartoe gewerkt wordt of een nadere omschrijving hoe de tot stand gekomen voorzieningen of regelingen na de subsidieperiode gaan werken. Voor dit onderdeel is ter ondersteuning het format business case / eindsituatie beschikbaar via de website van RVO.*
7. Ambitie in bredere zin: hoe het resultaat van het project aantoonbaar andere werkgevers te goede kan komen (opschaalbaarheid).
Het via deze subsidie behaalde resultaat komt alleen de bij deze aanvraag aangesloten ondernemingen ten goede. Het resultaat in termen van CO₂-uitstoot zal veel groter zijn als ook anderen kunnen profiteren. Maak in uw toelichting onderscheid tussen twee situaties:
 - a) *Directe opschaalbaarheid: aan andere leden van uw achterban; deze verbreding van het resultaat heeft u deels zelf in de hand en verbreding zal de kansen op structureel doorzetten van de resultaten alleen maar vergroten. U wordt om een kwalitatieve analyse gevraagd.*
 - b) *Indirecte opschaalbaarheid: u wordt ook gevraagd kort toe te lichten waarom het bereikte*



resultaten ook buiten uw organisatie of achterban bruikbaar is en kan bijdragen aan de CO₂-doelen. Dit onderdeel van de ambitie is optioneel en valt niet onder de toetsing.

8. Tijdsplanning en uitwerking activiteiten.

Het project heeft een looptijd van maximaal 2 jaar. Deze periode is bedoeld voor zowel het identificeren en het daadwerkelijk wegnemen van genoemde barrières als voor het toepassen van de gemaakte afspraken en maatregelen door medewerkers daadwerkelijk gebruik te laten maken van de afgesproken maatregelen voor het verlagen van de CO₂-emissie in de werkgebonden personenmobiliteit.

a) *Acties.* De beschrijving van de acties die u met de subsidie verstrekte middelen wilt uitvoeren. U maakt in de beschrijving onderscheid tussen de acties bij de ontwikkeling van een nieuwe dienst, een nieuwe voorziening of nieuwe voorwaarden. En de acties gemoeid met de introductie van die resultaten.

b) *Draagvlak.* Een onderbouwing waarom deze acties op draagvlak kunnen rekenen bij u en uw achterban. Een beschrijving van de samenwerkingsvorm met uw achterban en derden die u wilt hanteren om het resultaat met voldoende draagvlak te realiseren.

U kunt voor de tijdsplanning en acties gebruik maken van het format planning dat beschikbaar is via de website van RVO.

9. Communicatie

Hierbij beschrijft u hoe gaandeweg het project de betrokken partijen over de voortgang worden geïnformeerd en hoe u hen meeneemt in de activiteiten die na het project van hen worden verwacht.



BIJLAGE 2 BIJ ARTIKEL 1.10, TWEEDE LID, VAN DE TIJDELIJKE SUBSIDIEREGELING COLLECTIEVEN MKB VERDUURZAMING REISGEDRAG

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 u verwacht te maken voor de uitvoering van activiteiten. Ook geeft u aan hoe de kosten die niet worden vergoed met de subsidie (het eigen aandeel) worden gefinancierd.



TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Op grond van de Tijdelijke subsidieregeling collectieven mkb verduurzaming reisgedrag (hierna: de regeling) kunnen subsidies worden verstrekt aan rechtspersonen die aantoonbaar namens een groep of groepen werkgevers optreden. De subsidie is bedoeld voor het uitvoeren van verduurzamingsprojecten op het gebied van woon-werkverkeer en zakelijk verkeer van medewerkers.

2. Hoofdpijnen van de regeling

Doel

De regeling biedt de mogelijkheid subsidie te verstrekken voor het uitvoeren van verduurzamingsprojecten. Het doel van deze regeling is het stimuleren van een structurele verduurzaming van de werkgebonden personenmobiliteit, te weten het reisgedrag in woon-werkverkeer en zakelijk verkeer van medewerkers van de aanvrager en van ondernemingen en organisaties binnen het midden- en kleinbedrijf (hierna: mkb), uitmondend in het verder terugdringen van de inzet van fossiele brandstoffen.

Keuze voor subsidie

Het mkb staat voor de uitdaging zijn CO₂-uitstoot sterk terug te dringen. Er is potentie¹ van 1,0 tot 1,6 megaton CO₂-reductie. Ondanks dat er draagvlak is, loopt het mkb tegen problemen aan waardoor deze verduurzamingsopgave nog onvoldoende van de grond komt. Uit de jaarlijkse werkgeversenquête² blijkt dat het mkb minder mogelijkheden ziet voor verduurzaming van de werkgebonden personenmobiliteit en half zo vaak maatregelen treft als grote bedrijven. Het mkb moet echter mee in de verduurzamingsopgave. Enerzijds vanuit klimaatdoelstellingen. Anderzijds door regelgeving zoals zero-emissiezones en op termijn de Richtlijn met betrekking tot duurzaamheidsrapportering door ondernemingen³.

De regeling is erop gericht de belangrijkste drempels voor verduurzaming van het reisgedrag van het mkb weg te nemen. Op die manier worden werkgevers in het mkb in staat gesteld structureel te verduurzamen zonder hen te veel te belasten. Uit diverse onderzoeken blijkt dat met name het mkb achterblijft in de verduurzaming van de werkgebonden personenmobiliteit. Dit heeft te maken met onvoldoende kennis en capaciteit, maar ook met de omstandigheid dat duurzame mobiliteit niet de hoogste prioriteit heeft en dat de introductie ervan op barrières stuit. Als de overheid het mkb niet zou stimuleren hun reisgedrag te veranderen, dan verandert het reisgedrag niet of onvoldoende snel. Deze subsidie is bedoeld om werkgevers te ondersteunen bij het wegnemen van barrières en het benutten van kansen om tot meer duurzame werkgebonden personenmobiliteit te komen. Er is nadrukkelijk gekozen voor een opgavegerichte subsidie. De keuze van de maatregelen ligt bij de aanvrager. Alleen het doel ligt vast: het verder terugdringen van de inzet van fossiele brandstoffen voor werkgerelateerde reizen. De aanvrager weet binnen zijn eigen handelingsruimte het beste wat er moet gebeuren om tot duurzame mobiliteit te komen en kan bepalen wat gerealiseerd moet worden.

Deze voorstellen kunnen betrekking hebben op schoner reizen (bijvoorbeeld elektrisch reizen), anders reizen (zoals OV, fiets of lopen) of minder reizen (thuiswerken). De aanvragen moeten gericht zijn op een transitie: een blijvende en groeiende duurzame situatie. De aanvragen zijn dus niet bedoeld voor losse pilots of plannen zonder uitvoering.

Met de subsidie activeren we het netwerk rondom het mkb om met de achterban stappen te zetten in de verduurzaming van de werkgebonden personenmobiliteit. De vorm van de projecten waarvoor subsidie aangevraagd kan worden staat vrij, mits deze resulteren in blijvend minder inzet van fossiele brandstoffen. Deze 'bottom up benadering' zorgt voor draagvlak, hetgeen noodzakelijk is om het CO₂-effect van de projecten ook na afronding van de subsidie door te laten lopen.

¹ Werkgebonden mobiliteit van het mkb, CE Delft, 2023

² Werkgeversenquête 2023 Onderzoek onder werkgevers over stimuleren duurzaam reisgedrag medewerkers, I&O Research, 2023

³ RICHTLIJN (EU) 2022/2464 van het Europees parlement en de Raad van 14 december 2022 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 537/2014, Richtlijn 2004/109/EG, Richtlijn 2006/43/EG en Richtlijn 2013/34/EU, met betrekking tot duurzaamheidsrapportering door ondernemingen (Pb EU 2022, L 322).

Doelgroep

Het mkb loopt tegen problemen aan zoals het ontbreken van kennis, capaciteit en financiële mogelijkheden⁴. Om het mkb mee te krijgen in de transitie naar duurzame mobiliteit is deze regeling niet gericht op de individuele ondernemer, maar op collectieven zoals brancheverenigingen en bedrijvenverenigingen. Deze collectieven hebben als gemeenschappelijk kenmerk dat ze mkb-werkgevers in hun ledenbestand hebben, dan wel een aantoonbaar vaste relatie hebben opgebouwd met mkb als doelgroep. Om drie redenen is de regeling gericht op deze collectieven:

- 1) Het creëren van een hefboom richting het bereiken van de meer dan 650.000 mkb'ers (2 tot 250 medewerkers).
- 2) De gesubsidieerde maatregelen overstijgen het niveau van individuele maatregelen en zorgen juist voor systeemveranderingen (zoals het realiseren van een duurzame CAO of het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van een bedrijventerrein).
- 3) Deze collectieven zijn beter toegerust om tot structurele verduurzamingsmaatregelen in mobiliteit te komen.

Verwachte impact van de regeling

De verwachte impact is dat de regeling een stimulans geeft aan het blijvend verduurzamen van de werkgebonden personenmobiliteit bij het mkb. Het biedt individuele werkgevers en hun medewerkers via overkoepelende organisaties een handelingsperspectief om te verduurzamen. Hierdoor neemt het draagvlak voor duurzaam reizen toe en het aantal fossiele kilometers af (en daarmee de uitstoot van CO₂).

Geschat wordt dat er jaarlijks ongeveer 30 projecten gesubsidieerd kunnen worden met een beoogd effect van structureel 2.000 ton CO₂-reductie per jaar. De grens van € 0,75 subsidie per kilo CO₂-reductie sluit voorstellen uit die een te lage opbrengst hebben. Tegelijkertijd is het drempelbedrag niet te beperkend. Dit omdat deze subsidie specifiek is gericht op het mkb, dat op dit moment veel moeite ervaart maatregelen te realiseren op het gebied van duurzame mobiliteit. Daarnaast brengt de subsidie een vliegwieltje op gang door het uitdragen van successen, waardoor er ook na afloop van de subsidie blijvend handelingsperspectief is voor het mkb om werkgebonden personenmobiliteit te verduurzamen.

Tevens wordt met de subsidie gewerkt aan de verbetering van het draagvlak voor duurzame werkgebonden personenmobiliteit binnen het mkb. De subsidie biedt de intermediaire organisaties, en daarmee ook de aangesloten werkgevers en hun medewerkers, handelingsruimte. Dit brengt een vliegwieltje op gang, dat wordt versterkt door de succesvolle projecten uit deze subsidie uit te dragen via verschillende kanalen. Alle resultaten zijn in principe ook opschaalbaar.

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 3 zal het doorgaans gaan om diensten of producten 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

⁴ Adviesrapport Levensgebeurtenis Duurzaam ondernemen, Kamer van Koophandel, 2020



subsidie verstrekt op basis van de de-minimisverordening.⁵

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

Van verwerking van persoonsgegevens is bij deze regeling geen sprake. Bij de aanvragers gaat het om vertegenwoordigers van collectieven van het mkb, zoals bedrijventerreinen en brancheorganisaties. De gegevens die zij delen, zijn bedrijfsgegevens, zoals het aantal medewerkers van aangesloten werkgevers of mogelijke CO₂-reductiecijfers. Deze gegevens zijn niet gerelateerd aan identificeerbare personen, maar aan het collectief.

5. Financiële gevolgen

De regeling steunt ondernemers die overwegen aan de slag te gaan met verduurzaming van werkgebonden personenmobiliteit 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 branchevereniging of bedrijvenvereniging 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 overlegd. De beoordeling vindt voornamelijk plaats op basis van dit projectplan. Voor het projectplan is een vast kader ontwikkeld. Daarnaast zijn tools beschikbaar om de aanvrager op onderdelen te ondersteunen. 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. Als het subsidieproject geslaagd is, volgt voor subsidies vanaf € 25.000 het verzoek van de aanvrager tot vaststelling. Op de vaststelling volgt de uitbetaling van de rest van de subsidie.

De tijd die een subsidieaanvrager aan deze stappen besteedt, is afhankelijk van de complexiteit van het project. De verwachting is dat een subsidieaanvrager in totaal maximaal drie uur per aanvraag besteedt aan deze stappen.

Voor het berekenen van de regeldruk voor deze non-profit instellingen wordt een standaardtarief van € 60 gehanteerd. In totaal is de regeldruk voor een aanvrager daarmee maximaal € 180 per aanvraag. Uitgaande van een subsidiebedrag van € 10.000 tot en met € 100.000 betekent dit een regeldruk van 0,18–1,8%. Met de kennis van nu worden ongeveer 30 aanvragen per jaar voor subsidie verwacht. Daarmee is de macro regeldruk van deze regeling jaarlijks ongeveer € 5.400. Dit bedrag is 0,22% van het jaarlijkse subsidiebudget van € 2,5 miljoen.

De regeling is aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd ter toetsing. Op 17 juli 2024 heeft ATR laten weten dat hij het dossier niet heeft geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

⁵ 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 de-minimissteun.



7. Advies en consultatie

Advies vooraf

Bij het opstellen van deze regeling zijn stakeholders geraadpleegd. Op 18 april 2024 vond een stakeholdersessie plaats met potentiële aanvragers, zoals brancheverenigingen en besturen van bedrijvenverenigingen. Zij waren positief over de beoogde subsidie en het handelingsperspectief dat dit aan hen geeft richting hun achterban. Ook bleek hieruit dat regeldruk beperkt moet zijn en dat er vooral behoefte is aan concrete voorbeelden waarvoor subsidie aangevraagd kan worden. Voorafgaand aan de stakeholdersessie vonden gesprekken plaats met individuele mkb-organisaties en vertegenwoordigers van bedrijvenverenigingen.

Internetconsultatie

De subsidieregeling heeft van 28 juni 2024 tot en met 8 augustus 2024 opengestaan voor openbare internetconsultatie. In totaal zijn 28 reacties ontvangen waarvan 19 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 www.internetconsultatie.nl/subsidie_duurzame_mobiliteit_mkb/b1.

Reacties zijn voornamelijk afkomstig van bedrijven en branche- en belangenorganisaties. Ook lokale overheden en maatschappelijke organisaties hebben gereageerd. De consultatie heeft niet geleid tot fundamentele inhoudelijke aanpassingen van de regeling. Wel zijn enkele wijzigingen doorgevoerd, zoals het aanpassen van de regels over de kosten van derde partijen en het vereenvoudigen van het aanleveren van de benodigde informatie. Ook is de toelichting over de prestatieverklaring aangepast.

Reikwijdte en vereisten

Verschillende partijen geven aan dat de focus op werkgebonden personenmobiliteit te nauw is. De subsidie zou aantrekkelijker zijn als meer activiteiten in aanmerking zouden komen voor subsidie, zoals alle zakelijke mobiliteit of activiteiten door grote ondernemingen. Het verwerken van deze reacties past niet bij het doel van de regeling. Los daarvan is het totale budget te klein om de toch al brede doelgerichte opgave nog verder te verbreden.

Budget voor inhuur van expertise

De bepaling dat kosten derden maximaal 150% van de personeelskosten mochten bedragen, zorgde voor onduidelijkheid bij een aantal partijen. Daarnaast werd de bepaling door sommigen als beperkend gezien doordat er nauwelijks een hefboom is om kosten van derden vergoed te krijgen als er weinig interne uren worden gemaakt. De regeling is op dit punt aangepast, waardoor de gesignaleerde knelpunten zijn weggenomen.

Beoordeling aanvragen

Partijen geven aan dat de manier waarop het beoordelingsproces plaatsvindt vooraf duidelijk moet zijn voor indieners. Dit proces ligt vast in deze regeling en in het Kaderbesluit. Op de site van RVO wordt een overzicht geplaatst van het beoordelings- en besluitproces.

Prestatieverklaring

Diverse reacties betroffen bezorgdheid over de haalbaarheid en gevolgen van de prestatieverklaring. Een prestatieverklaring is iets anders dan een prestatieverplichting. De toelichting is aangepast om dit te verduidelijken.

Administratieve lasten aanvraag

In een reactie komt aan bod dat de eisen die gesteld worden aan het projectplan niet altijd duidelijk zijn. RVO stelt diverse formats op die de aanvrager zo goed mogelijk op weg helpen bij het doen van de aanvraag.

Inspirerende communicatie

Een reactie benadrukt dat het erg waardevol zou zijn om voorbeelden en 'best practices' te delen. Dit wordt meegenomen in de communicatie over de regeling.

8. Inwerkingtreding en horizonbepaling

Deze regeling treedt in werking met ingang van 14 oktober 2024. Met de datum van inwerkingtreding wordt afgeweken van de door het kabinet vastgestelde vaste verandermomenten. Aanleiding daarvoor is dat de regeling bij inwerkingtreding op 1 januari 2025 pas vanaf dan direct digitaal vindbaar is. Om te voorkomen dat de informatievoorziening onnodig wordt bemoeilijkt, is de inwerkingtredingsdatum van 14 oktober 2024 gekozen. De regeling geldt voor een periode van vijf jaar en vervalt per 14 oktober 2029. 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 1.1 Begripsbepalingen

Artikel 1.1 bevat de begripsbepalingen die van belang zijn voor deze regeling.

werkgebonden personenmobiliteit

Bij werkgebonden personenmobiliteit gaat het om woon-werkverkeer en zakelijk verkeer van medewerkers. Uitgezonderd zijn reizen (zowel die voor woon-werkverkeer als zakelijk verkeer) uitgevoerd door medewerkers van ondernemingen gericht op het vervoer van goederen, mensen of levende have. Voor deze ondernemingen is het verdienen aan zakelijke reizen de kernactiviteit.

Artikel 1.3 Subsidiabele activiteiten

Zoals toegelicht in het algemene deel van de toelichting is deze subsidie bedoeld om organisaties te ondersteunen bij het wegnemen van barrières en het benutten van kansen om te komen tot meer duurzame werkgebonden personenmobiliteit. Daarom kan de Minister subsidie verstrekken voor het uitvoeren van activiteiten die de aanvrager of bij hem aangesloten werkgevers uitvoeren om te komen tot een structurele vorm van het verduurzamen van het reisgedrag van de betrokken medewerkers. Aanvragers nemen hiertoe in het verduurzamingsproject barrières of knelpunten weg die in de weg staan aan het structureel verduurzamen van de werkgebonden personenmobiliteit.

Voorbeelden van projecten die voor subsidie in aanmerking komen zijn:

- Het sluiten van raamovereenkomsten met aanbieders van duurzaam vervoer (elektrische voertuigen, OV, fiets) met als doel oplossingen voor duurzame mobiliteit voor leden van een branche, sector of organisatie toegankelijker te maken.
- Realisatie van collectief besloten vervoer op bedrijventerrein. Bestaande uit een overeenkomst en financiering van de aanlooperperiode.
- Realisatie van 'last mile' vervoer vanaf OV-halte/station naar een bedrijventerrein. Bestaande uit een overeenkomst en financiering van de aanlooperperiode.
- De realisatie van een branchebrede CAO speciaal gericht op duurzame mobiliteit.
- Ontwikkeling en implementatie van een mobiliteitsplan voor het collectief (neerzetten organisatie, duidelijke doelen en acties). Onder 'implementatie' wordt dan verstaan: het goedkeuren en daadwerkelijk uitvoeren van het plan.
- Ontwikkeling en uitrol van een werkend flexibel werkschema voor brancheleden om thuiswerken te bevorderen.
- Het fiscaal, arbotechnisch en praktisch uitwerken en introduceren van een flexibel mobiliteitsbudget voor medewerkers in een branche.

Artikel 1.5 Vereisten

Gelet op het doel van de subsidie het mkb te helpen bij het verduurzamen van de werkgebonden personenmobiliteit, bevat onderdeel a de eis dat minstens de helft van de bij de aanvrager aangesloten werkgevers een mkb-onderneming is. Het gaat hierbij om 50% van alle bij de aanvrager aangesloten werkgevers.

Artikel 1.6 Subsidieerbare kosten

eerste lid

onderdeel a

Werkgevers die bij de aanvrager zijn aangesloten, kunnen hun medewerkers activiteiten laten verrichten in het project. Voor de bijbehorende kosten geldt, net als voor de medewerkers van de aanvrager, een vast uurtarief van € 60. De bij de aanvrager aangesloten werkgevers zijn geen subsidieaanvrager (of -ontvanger): het is de aanvrager die voor deze uren subsidie ontvangt. De aanvrager en de betrokken werkgevers kunnen onderling afspraken maken over het vergoeden van de kosten van de betrokken werkgevers.

onderdeel b

Kosten derden kunnen kosten omvatten voor aanschaf of realiseren van materiële voorzieningen die voor collectief gebruik bestemd zijn. Bij materiële voorzieningen gaat het bijvoorbeeld om laadpalen of fietsenstallingen. Het project kan op deze wijze bijvoorbeeld kosten betreffen voor voorzieningen die na het einde van het project zonder inzet van subsidie kunnen worden geëxploiteerd of beheerd. De subsidie dekt daarmee de eventuele aanloopkosten af. Met de regeling wordt nadrukkelijk beoogd dat het CO₂-effect van de projecten ook na afronding van een project doorloopt.

Bij kosten derden gaat het om andere kosten dan die van de aanvrager of bij de aanvrager aangesloten werkgevers. Bij de aanvrager, of daarbij aangesloten werkgevers, gaat het om de onderneming zelf en, indien de onderneming deel uitmaakt van een groep, alle groepsmaatschappijen. Als een aanvrager bijvoorbeeld kosten opvoert van een onderneming die met een bij haar aangesloten werkgever is verbonden, kan dat slechts voor het uurtarief van € 60. Anders is immers geen sprake van kosten derden als bedoeld in onderdeel b. Een onderneming die als werkgever is aangesloten bij de aanvrager, kan dus geen zusteronderneming betrekken die tegen een hoger tarief dan € 60 per uur activiteiten uitvoert.

tweede lid

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

Artikel 1.8 subsidieplafond en wijze van verdelen

tweede lid

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

Bij deze verdelingswijzen 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, voorgaat 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, zo niet onmogelijk zal zijn vast te stellen welke aanvraag feitelijk het eerst is binnengekomen, terwijl dat in deze situatie wel verstrekende 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. De aanvraag moet met behulp van eHerkenning worden ingediend.

In bijlage 1 staan de elementen opgesomd die een aanvrager in het format projectplan opneemt. In



bijlage 2 staat een aparte lijst met elementen die een aanvrager in het format van de begroting opneemt.

Voor de de-minimisverklaring 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 afwijzingsronden, zoals opgenomen in het Kaderbesluit, bevat de regeling in dit artikel twee specifieke afwijzingsgronden. In onderdeel a is opgenomen dat de subsidie wordt geweigerd als deze minder dan € 10.000 bedraagt. De reden hiervoor is dat subsidies onder € 10.000 niet goed passen bij de projecten uit deze regeling.

Op grond van onderdeel b wordt de subsidie geweigerd als de gevraagde subsidie per kilo CO₂-reductie hoger is dan € 0,75. Dit voorkomt dat subsidie wordt verstrekt voor een project met een verwaarloosbare CO₂-reductie.

voorbeeld 1

Een project van een aanvrager die optreedt namens een bedrijventerrein leidt tot de aanschaf van een zero-emissie bus waarvan dagelijks gemiddeld 16 werknemers gebruik maken. De helft van deze werknemers reed daarvoor met de auto van huis naar werk, de andere helft reisde CO₂-neutraal. Het effect in CO₂ is als volgt onderbouwd:

8 werknemers * 214 dagen (aantal werkdagen dat de fiscus als vuistregel gebruikt) * 38 kilometer (gemiddelde woon-werkreis, heen en terug) * 0,147 kg (uitstoot van benzineauto's op basis van de kengetallen in de Handreiking Gegevensverzameling werkgebonden personenmobiliteit⁶) = 9.563,2 kilogram * 5 jaar (periode waarin de zero-emissie bus wordt ingezet) = 47.816 kilogram. De aangevraagde subsidie is € 100.000. 'De subsidie bedraagt 100.000 / 47.816 is € 2,09 per kilo CO₂-reductie. Deze aanvraag wordt afgewezen.

voorbeeld 2

Een project van een branchevereniging leidt tot een CAO waarin afspraken vastliggen die ertoe leiden dat 1% van de betrokken werknemers van een benzineauto overstapt naar een fiets of een 100% elektrische auto. Het effect in CO₂ is als volgt onderbouwd:

890 leden * 60 werknemers (aantal werknemers per lid van de branchevereniging) * 214 dagen (aantal werkdagen dat de fiscus als vuistregel gebruikt) * 38 kilometer (gemiddelde woon-werkreis, heen en terug) * 0,6 (percentage werknemers dat een benzineauto gebruikt voor woon-werkverkeer) * 0,147 kg (uitstoot van benzineauto's op basis van de kengetallen in de Handreiking Gegevensverzameling werkgebonden personenmobiliteit) = 38.300.744 kilogram CO₂. De CO₂-reductie is 383.007 kilogram: 1% van de 38,3 miljoen kilo CO₂ die de fossiel rijdende werknemers uitstoten. De aangevraagde subsidie is € 45.000. De subsidie bedraagt 45.000 / 383.007 is € 0,12 per kilo CO₂-reductie. Deze aanvraag wordt toegewezen.

Artikel 1.12 Subsidieverstrekking

In artikel 12, tweede lid, ligt voor subsidies tot € 25.000 vast dat de subsidieontvanger desgevraagd een prestatieverklaring toestuurdt over de procentuele reductie van CO₂-emissie waartoe de in het project gemaakte afspraken leiden.

Deze prestatieverklaring toont het commitment van de deelnemende partijen, en geldt als een waarborg dat zij werk maken van de afspraken die uit het project voortvloeien. Pakt het in de uitvoering onverhoopt toch niet uit zoals gedacht, dan is dat geen reden de subsidievestiging in te trekken: het gaat om een prestatieverklaring, niet om een prestatieverplichting.

⁶ Deze handreiking is te vinden op www.rvo.nl/sites/default/files/2024-01/Handreiking-Gegevensverzameling-werkgebonden-persoonmobiliteit_december2023.pdf



Artikel 1.13 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.

Artikel 1.15 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.

In deze regeling staat daarnaast een specifiek stuk dat de subsidieontvanger moet verstrekken. In artikel 15, tweede lid, ligt voor subsidies vanaf € 25.000 vast dat de subsidieontvanger een prestatieverklaring meestuurt bij de aanvraag tot vaststelling van de subsidie.

Zoals al toegelicht bij artikel 1.12 geldt de prestatieverklaring als een waarborg dat partijen werk maken van de afspraken die uit het project voortvloeien. Zie verder de toelichting op dat artikel.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer en Milieu,
C.A. Jansen*