

# Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

## Subsidie Duurzame Mobiliteit mkb

Het hoofdlijnenverslag is een samenvatting van de ingediende reacties. De reacties zijn gesorteerd op (hoofd)thema's. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat reageert op een later moment inhoudelijk op deze thema's.

## Algemene informatie over de internetconsultatie

### In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een subsidieregeling 'Duurzame Mobiliteit mkb' voor. Met de subsidie stimuleren we midden- en kleinbedrijven (mkb) om blijvend minder fossiele brandstoffen te gebruiken. De subsidie richt zich op collectieven van mkb-organisaties zoals brancheverenigingen en bedrijvenverenigingen. Om het mkb mee te krijgen in de transitie naar duurzame mobiliteit richten we ons niet op de individuele ondernemer, maar op collectieven van mkb zoals brancheverenigingen en bedrijvenverenigingen. Dit om drie redenen:

1. We creëren zo een hefboom richting het bereiken van de ruim 657.000 mkb'ers (2 tot 250 medewerkers).
2. Gesubsidieerde maatregelen overstijgen het niveau van individuele maatregelen ('de aanschaf van een elektrische bus') 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 maatregelen te komen.

We willen deze collectieven in staat stellen om woon-werkverkeer en zakelijke mobiliteit bij en met hun aangesloten mkb'ers te verduurzamen.

Na de internetconsultatie wordt in het najaar van 2024 een conceptversie van de subsidieregeling voorgelegd aan de bewindspersoon van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit kan mogelijk invloed hebben op de verdere ontwikkeling van deze regeling.

### Voor wie is deze regeling belangrijk?

- Brancheverenigingen;
- Bedrijvenverenigingen;
- Mkb ondernemers.

### Wat is het doel van regeling?

- We willen het professionele netwerk rondom de mkb'er in stelling brengen om bij en met hun achterban woon-werk en zakelijke mobiliteit te verduurzamen.
- Het mkb wordt geconfronteerd met uitdagingen rondom verduurzaming. We willen hen in staat stellen om mee te kunnen in de transitie naar duurzame mobiliteit.

- Met deze regeling willen we een CO2-reductie van 20.000 ton in 2030 bereiken.

## **Reacties op hoofdlijnen**

### **Indieners**

Van 28 juni tot en met 8 augustus 2024 kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 28 reacties ingediend, hiervan zijn er 19 openbaar. Indieners zijn:

- Bedrijfsleven en branche (ca 73% van de reacties);
- Lokale overheden (ca 14% van de reacties).
- Maatschappelijke organisaties (ca 10% van de reacties);
- Particulieren (ca 3 % van de reacties);

### **Algemeen beeld van de reacties**

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst van de reacties. De reacties op de internetconsultatie geven aan dat de voorgelegde subsidie enthousiast ontvangen wordt door collectieven van mkb bedrijven. Het sentiment is overwegend positief. Dat de subsidie zich niet op individuele organisaties richt, maar juist op collectieven van mkb wordt over het algemeen goed ontvangen. Al geven een paar partijen aan liever een subsidie hebben gezien die zich op individuele organisaties had gericht.

### **Subsidie biedt handelingsperspectief voor mkb-collectieven**

Het merendeel van de ondernemersverenigingen en brancheverenigingen spreken hun steun uit voor deze subsidieregeling. Daarnaast geven sommige ondernemers- en brancheverenigingen aan dat de subsidie handelingsperspectief biedt om met hun achterban aan de slag te gaan met de verduurzaming van mobiliteit. Het open karakter van de subsidie maakt dat veel verschillende projecten gesubsidieerd kunnen worden. Tegelijkertijd wordt er ook een aantal kanttekeningen geplaatst bij hoe de subsidie nu is vormgegeven.

Het algemene beeld is dus overwegend positief. Al geven partijen ook feedback om de regeling op punten aan te scherpen. De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende hoofdthema's:

- Hoofdthema 1; Verbreed de scope van de subsidie
- Hoofdthema 2; Versoepel de vereisten aan de indiener van de subsidie
- Hoofdthema 3; Verhoog budget voor inhuur van expertise
- Hoofdthema 4; Onduidelijkheid over manier waarop aanvragen worden beoordeeld
- Hoofdthema 5; Prestatieverklaring werkt belemmerend
- Hoofdthema 6; Zorgen over te hoge administratieve lasten aanvraag
- Hoofdthema 7; Behoefte aan (inspirerende) communicatie over de subsidie

## Reacties per thema

Hieronder volgt de toelichting waarom iets is aangemerkt als hoofdthema. Vervolgens worden specifieke opmerkingen uitgelicht in subthema's, die voortkomen uit dit hoofdthema.

### 1. Verbreed de scope van de subsidie

Verschillende partijen geven aan dat de focus op werkgebonden personenmobiliteit te nauw is. De subsidie zou aantrekkelijker zijn als de scope van de regeling wordt uitgebreid zodat meer activiteiten in aanmerking komen voor subsidie.

- **Alle zakelijke mobiliteit onder subsidie laten vallen:** Verschillende partijen pleiten voor een bredere focus dan alleen woon-werk en zakelijke mobiliteit. Zo stelt een partij dat de regeling gericht moet zijn op de afname van CO2 voor alle vormen van bedrijfsgebonden mobiliteit. Dit zou volgens hen een breder draagvlak en meer onderlinge stimulering onder bedrijven kunnen creëren, wat weer de business case voor verduurzaming versterkt. Ook is er een reactie binnengekomen over dat de subsidie zich richt op het verminderen van fossiele kilometers, maar niet op zuinig rijden of het verschonen van fossiele kilometers. Deze scope zou te nauw zijn.
- **Binnen scope plaatsen van activiteiten gericht op verminderen netcongestie:** Verschillende partijen pleiten ervoor om de regeling te verbreden, zodat ook netcongestie op een bedrijventerrein aangepakt kan worden. Netcongestie op bedrijventerreinen is een groot probleem voor veel bedrijven. Vaak is er draagvlak voor het gezamenlijk werken aan deze opgave. Met de subsidieregeling zou dit draagvlak omgezet kunnen worden in collectieve actie. Daarnaast wordt aangevoerd dat juist netcongestie vaak het verduurzamen van mobiliteit in de weg staat.
- **Logistieke bewegingen binnen scope van subsidie plaatsen:** Een aantal partijen geeft aan dat de subsidie zich niet alleen op woon-werk en zakelijke mobiliteit moet richten, maar juist ook op logistieke bewegingen. Zij benoemen dat het verduurzamen van deze bewegingen een grote potentie heeft.

### 2. Versoepel de vereisten aan de indiener van de subsidie

De subsidie is gericht op collectieven van mkb organisaties. De indiener moet als collectief een rechtsvorm hebben (bijvoorbeeld een stichting of b.v.). Daarnaast geldt de voorwaarde dat 50% van de bij het collectief aangesloten organisaties een mkb-bedrijf moet zijn.

- **Eis laten vervallen dat 50% van deelnemende organisaties een mkb moet zijn:** Aan de ene kant geeft een aantal partijen aan dat het doel, CO2 reductie, centraal moet staan en dat het dan ondergeschikt is of een partij mkb of juist een grote organisatie is. Aan de andere kant wordt het aantonen van deze voorwaarde als administratieve belemmering gezien. Moet je dan bijvoorbeeld als branchevereniging van je hele ledenbestand aangeven welk deel mkb is en welk

deel niet? Tevens is het voor partijen onduidelijk of deze eis betrekking heeft op de leden van de betreffende organisatie of juist gaat over de organisaties die zijn aangesloten bij het project waarvoor subsidie wordt aangevraagd. Waarbij wordt gepleit om een eventuele mkb-eis van toepassing te laten zijn op het project zelf en niet op de aanvrager.

- **Adhoc samenwerkingsverbanden:** Verschillende partijen geven aan dat er binnen hun bedrijventerrein of gemeente geen of slechts zeer beperkte formele samenwerkingsverbanden zijn die een subsidie aan zouden kunnen vragen. Behoefte bestaat om het voor wat meer adhoc samenwerkingsverbanden mogelijk te maken een aanvraag in te dienen. Partijen wijzen er op dat immers 80% van de bedrijventerreinen geen formele vorm van samenwerking kent.

### **3. Verhoog budget voor inhuur van expertise**

Binnen de subsidie is het mogelijk om voor €60,- per uur kosten van eigen medewerkers op te voeren. Kosten voor inhuur (derden) voor het uitvoeren van het project kan tot een bedrag van maximaal 150% van de kosten. Dit zorgt voor onduidelijkheid bij een aantal partijen. Zo wordt aan de ene kant verondersteld dat voor derden een maximaal uurtarief geldt van €60,- per uur. Dit zou dan niet genoeg zijn om specialistische expertise in te huren. Aan de andere kant wordt de bepaling als beperkend gezien doordat als er weinig interne uren worden gemaakt er nauwelijks een hefboom is om duurdere uren van derden vergoed te krijgen.

### **4. Onduidelijkheid over de manier waarop aanvragen worden beoordeeld**

Partijen geven aan dat de manier waarop het beoordelingsproces plaatsvindt vooraf duidelijk moet zijn voor indieners. Deze duidelijkheid ontbreekt voor diverse partijen in de regeling die ter internetconsultatie is voorgelegd. Zo ontbreekt het proces en kader van de besluitvorming na indiening. Indieners stellen vragen over:

- Wie beoordeelt een aanvraag, op welk moment, en op welke manier?
- Is het voldoen aan de criteria voldoende voor goedkeuring?
- Is de volgorde van indiening bepalend voor het toekennen van de aanvraag?
- Hoe snel kan een aanvrager een beslissing, positief of negatief, verwachten?
- Is het mogelijk om de aanvraag aan te passen tijdens de beoordelingsprocedure?
- Welke kaders moeten worden gevolgd voor verantwoording en rapportage?
- Zijn er specifieke eisen voor het opnemen van btw, inclusief of exclusief, en de compensatie daarvan?
- Mag het project al starten zodra de aanvraag is ingediend?
- Is de volgorde van indiening de enige bepalende factor voor toekenning, of spelen ook andere factoren een rol?

## **5. Prestatieverklaring werkt belemmerend**

Er is bij een aantal indieners bezorgdheid over de haalbaarheid en gevolgen van de prestatieverklaring. Met name wat betreft het koppelen van initiatieven aan harde CO2-resultaten. Partijen geven aan prestatieverklaring te verwarren met prestatieverplichting. Daarnaast vragen ze om verduidelijking over de consequenties bij het niet behalen van deze doelen, inclusief mogelijke financiële terugvorderingen. Er wordt gepleit voor het verminderen van administratieve lasten en meer flexibiliteit in de verplichtingen, zoals het overwegen van inspanningsverplichtingen in plaats van resultaatverplichtingen. Ook is er onduidelijkheid over de kosten en aansprakelijkheid bij het niet voldoen aan de prestatieverklaring, wat potentiële deelnemers kan ontmoedigen. Duidelijkheid over deze aspecten is gewenst.

## **6. Zorgen over te hoge administratieve lasten aanvraag**

Partijen geven aan dat een deel van de partijen die van de subsidie gebruik zal maken een bedrijvenvereniging is. Dit zijn organisaties die over het algemeen een zeer kleine of geen backoffice hebben. Bestuurders van deze organisaties zullen dan ook veelal in hun eigen tijd met de subsidie aan de slag gaan. Dit geldt ook voor de kleinere brancheverenigingen. Hoge administratieve lasten maken dat veel partijen zouden afzien van het indienen van een aanvraag. De eisen die gesteld worden aan het projectplan zijn niet altijd duidelijk, waardoor het veel tijd kost om concrete antwoorden te geven op de vragen in het op te leveren projectplan. Hoe toon je bijvoorbeeld aan dat het project een structureel karakter heeft? Hoe geef je invulling aan de CO2-eis die wordt gesteld? Hoe geef je aan wat de opschaalbaarheid is van je programma? Op deze punten is behoefte aan concrete handvatten en duidelijkheid.

## **7. Behoefte aan (inspirende) communicatie over de subsidie**

Partijen geven aan dat veel van de projecten waarvoor subsidie aangevraagd zal worden, waarschijnlijk op elkaar lijken. Het zou dan ook erg waardevol zijn om voorbeelden en 'best practices' te delen. Ook zou het helpen om een duidelijke infographic op één A4 over de regeling te maken. Een andere indiener geeft aan dat het juist ook een verplichting zou moeten zijn om resultaten, standaardcontracten en andere documenten te delen met andere potentiële aanvragers. Ten slotte geeft een aantal partijen aan graag hun communicatiekanalen open te zetten om de subsidie met hun achterban te delen. Daarvoor is beschikbaarheid van goede communicatiemiddelen noodzakelijk.

## **Overige reacties**

Een aantal reacties valt onder de categorie 'overig'. Deze reacties hebben niet direct betrekking op deze internetconsultatie of zijn lastig onder te brengen in een hoofdthema. Wel is het belangrijk dat deze signalen worden benoemd. Het gaat hierbij om de volgende reacties:

- Dat bij de uitvoering van projecten de voorkeur wordt gegeven aan lokale bedrijven en partijen.

- Dat de uitvoeringstermijn van 2 jaar na subsidietoekenning te kort zou zijn om als collectief resultaten te kunnen behalen.
- Dat het niet duidelijk is of de kosten voor het voortraject om tot een subsidieaanvraag te komen ook subsidiabel zijn.

## **Vervolgproces**

Alle reacties die binnen zijn gekomen, zijn geanalyseerd en samengevat in dit verslag. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt nu aan het verwerken van deze reacties. Het ministerie vult, als deze verwerking is afgerond, het verslag aan met een inhoudelijke reactie op de thema's en een overzicht van alle wijzigingen. Op basis van de feedback leggen we een aangescherpte regeling voor aan de bewindspersoon, die een definitief besluit zal nemen over de subsidie. Dit zal in het derde kwartaal van 2024 gebeuren. Bij positief besluit willen we de regeling openstellen per 15 januari 2025.