



## Regeling van de Minister van Economische Zaken van 30 augustus 2013, nr. WJZ/13137581, tot wijziging van de Regeling openstelling en subsidieplafonds EZ 2013 voor de openstelling van subsidie voor MKB innovatiestimulering in de topsectoren

De Minister van Economische Zaken;

Gelet op artikel 16 van het Kaderbesluit EZ-subsidies;

Besluit:

### ARTIKEL I

De tabel in artikel 3a van de Regeling openstelling en subsidieplafonds EZ 2013 wordt vervangen door de volgende tabel:

1. Artikel	2. Programma	3. Thema's	4. Openstelling	5. plafond
1c.21 MIT-R&D- samenwerkingsprojecten	Bijlage 1 HTSM	1 t/m 16	25-09 t/m 03-10	1.540.000
1c.4 MIT-haalbaarheidsstudies	Bijlage 3 Logistiek	1 t/m 5	25-09 t/m 03-10	1.220.500
1c.9 MIT-kennismouchers				
1c.17 inhuur personeel				
1c.21 MIT-R&D samenwerkingsprojecten				
1c.4 MIT-haalbaarheidsstudies	Bijlage 5 Water	1 t/m 11	25-09 t/m 03-10	344.500
1b.4 Netwerkactiviteiten	Bijlage 5 Water	5 t/m 7	25-09 t/m 03-10	25.000
1b.4 Netwerkactiviteiten	Bijlage 5 Water	8 t/m 11	25-09 t/m 03-10	25.000
1b.7 Innovatiemakelaars	Bijlage 5 Water	8 t/m 11	25-09 t/m 03-10	12.500
1c.4 MIT- haalbaarheidsstudies	Bijlage 6 Chemie, Biobased en Energie	1C t/m 7C	25-09 t/m 03-10	169.500
1c.4 MIT-haalbaarheidsstudies	Bijlage 6 Chemie, Biobased en Energie	8B t/m 12B	25-09 t/m 03-10	100.000
1b.4 Netwerkactiviteiten	Bijlage 6 Chemie, Biobased en Energie	13E t/m 40E	25-09 t/m 03-10	20.000
1c.21 MIT-R&D- samenwerkingsverband	Bijlage 7 Creatief	1 t/m 5	25-09 t/m 03-10	600.000
1c.21 MIT-R&D- samenwerkingsverband	Bijlage 8 T&U	1 t/m 4	25-09 t/m 03-10	1.400.000
1c.4 MIT-haalbaarheidsstudies	Bijlage 8 T&U	1 t/m 4	25-09 t/m 03-10	350.000
1c.9 MIT-kennismouchers	Bijlage 8 T&U	1 t/m 4	25-09 t/m 03-10	67 vouchers

### ARTIKEL II

Bijlage 3 Logistiek, behorende bij de artikelen 1b.2, eerste lid, en 1c.2, eerste lid, van de Subsidieregeling sterktes in Innovatie, wordt vervangen door de als 'bijlage 3 Logistiek' bij deze regeling gevoegde bijlage.

### ARTIKEL III

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

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst, met uitzondering van bijlage 3 Logistiek, die ter inzage wordt gelegd bij het Ministerie van Economische Zaken.

*'s-Gravenhage, 30 augustus 2013*

*De Minister van Economische Zaken,  
H.G.J. Kamp*



## BIJLAGE 3 LOGISTIEK

Bijlage, *vastgesteld* bij artikel II van de Regeling van de Minister van Economische Zaken, nr. WJZ/13137581, tot wijziging van de Regeling openstelling en subsidieplafonds EZ 2013 voor de openstelling van subsidie voor MKB innovatiestimulering in de topsectoren.

Bijlage *behorend* bij de artikelen 1b.2, eerste lid, en 1c.2, eerste lid, van de Subsidieregeling sterktes in Innovatie.

Mij bekend,

*De Minister van Economische Zaken,  
H.G.J. Kamp*

### Logistiek

#### **1 Bundelen en modaliteiten**

*Ontwikkelt u een geïntegreerde vervoersoplossing met verschillende modaliteiten? Of bent u bezig met een bundelingsproject met verschillende modaliteiten?*

Synchromodaliteit is het optimaal benutten van de verschillende modaliteiten in een geïntegreerde vervoersoplossing. Dat kan op corridors en in regio's waar voldoende ladingaanbod is, zodat hoogfrequent vervoer via (alle) modaliteiten kan plaatsvinden. Verladere kunnen hun goederen synchromodaal laten transporteren door deze zonder vooraf wordt vastgelegd. Wel worden uiteraard prestatiecriteria vastgesteld (bijv. betrouwbaarheid) en kan het percentage dat minimaal via binnenvaart en/of spoor wordt getransporteerd onderdeel uitmaken van het Service Level Agreement (SLA). Ook kunnen verladers zelf, door het bundelen van hun goederenstroom met andere verladers, het transport synchromodaal organiseren. Een vereiste is dat minimaal sprake moet zijn van twee modaliteiten. Dus bijvoorbeeld naast wegtransport minimaal één andere modaliteit.

Binnen het thema Synchromodaal transport worden projecten gevraagd, waarbij ladingeigenaren hun transport (meestal containers) op synchromodale wijze laten afwikkelen, in tegenstelling tot hoe het transport nu wordt georganiseerd. MKB-ers kunnen daartoe kennisvouchers aanvragen of een R&D samenwerkingsproject indienen.

Tevens worden MKB-ers gevraagd om bundelingsprojecten in te dienen. Het gaat dan om het gezamenlijk aanbieden en afhandelen van lading.

#### **2 (Inter)nationale handel**

*Ondervindt u (veel) hinder van nationale en internationale regelgeving? En hebt u ideeën om hier op een slimme en efficiënte manier mee om te gaan? Of hebt u oplossingen die bestaande faciliteiten beter toegankelijk maken? Dan kunt u in aanmerking komen voor ondersteuning.*

Deze actielijn richt zich op het verder uitbouwen van de leidende positie van Nederland in het faciliteren van handelslogistiek door toepassing van vernieuwde toezichtsconcepten, stroomlijning en vereenvoudiging van procedures en betere integratie van toezicht in ongestoorde logistieke ketens. Handelsfacilitatie door vermindering van regeldruk is één van de belangrijkste redenen voor bedrijven om juist Nederland als toegangspoort naar Europa te gebruiken. Het succes van de handelsfacilitatie in Nederland is gebaseerd op een samenwerking tussen de inspectiediensten (douane) en het bedrijfsleven, die uniek is in Europa.

In deze tijden van fundamentele verschuivingen in de wereldeconomie, is het essentieel om deze handelsfacilitatie nog verder te ontwikkelen en zodoende onze positie als toegangspoort naar Europa uit te bouwen. Om dat mogelijk te maken zijn technologische innovaties, procesinnovaties en bestuurlijke innovaties nodig.

Het MKB vervult een belangrijke rol in internationale handelsfacilitatie. Niet alleen als importerende of exporterende partij, maar ook in de dienstverlening aan bedrijven om te helpen te voldoen aan alle regelgeving. Vanuit deze rol wordt MKB-ers gevraagd projecten in te dienen, waarin ze bijdragen aan betere integratie van toezicht in logistieke ketens.

Tevens wordt MKB-ers gevraagd om projecten in te dienen die andere bedrijven in staat stelt om te beschikken over de voordelen van bepaalde vormen van handelsfacilitatie. Een aantal faciliteiten,



zoals bijvoorbeeld de DOMPROC-regeling of vereenvoudigde procedures die gekoppeld zijn aan het AEO-certificaat, vereist een vergunning waarvan de investeringen voor MKB niet altijd opwegen tegen de voordelen die zo'n vergunning biedt. In deze projecten worden innovatieve business modellen ontwikkeld en beproefd, waarbij vergunninghouders deze faciliteiten aan meerdere MKB-ers kunnen aanbieden. Deze modellen moeten juridisch houdbaar zijn, en vereisen ook heldere afspraken over aansprakelijkheden.

Ook wordt niet altijd gebruik gemaakt van de voordelen die bijvoorbeeld een AEO-certificering biedt. Zo kan bijvoorbeeld in de aangifte voor tijdelijke opslag (SAL) verwezen worden naar de Entry Summary Declaration, wat een hoop tijd en kosten kan besparen, maar wordt deze mogelijkheid onvoldoende benut. Kennisdelingsprojecten kunnen dit potentieel voor MKB vergroten.

### **3 Samenwerken in en over de keten**

*Hebt u slimme oplossingen om samenwerking en bundeling in uw keten of tussen verschillende ketens te verbeteren? Wilt u hiervoor de logistiek op een geïntegreerde manier aansturen?*

Een 4C (oftewel een Cross Chain Control Center) is een regiecentrum waar meerdere logistieke ketens en netwerken gecoördineerd en geregistreerd worden. Het gaat dan om bundeling en aansturing van fysieke goederenstromen, de informatiestromen, eventuele financiële stromen en datamanagement. Het idee van 4C is het scheppen van schaalvoordelen en betere dienstverlening door een samenwerking die bedrijven en ketens overstijgt. Hierdoor kan een betere planning ontstaan, betere voorspellingen van logistieke bewegingen worden gemaakt of nieuwe business modellen ontstaan. In aansluiting op het MKB zal eerder over een 4C worden gesproken, aangezien MKB-ers in nauwe onderlinge samenwerking tot bundeling van transport- en andere activiteiten moeten komen (ook op nationale en regionale schaal).

De realisatie van één of meerdere 4C's geeft als voordelen:

- een beter overzicht, betere afstemming en bundeling van activiteiten en besparingen in logistieke ketenkosten door combineren van lading;
- een lagere druk op het milieu;
- nieuwe bedrijvigheid met meer werkgelegenheid;
- nieuwe kennis die ook toepasbaar is in andere logistieke ketens en sectoren;
- een grotere aantrekkingskracht van Nederland voor buitenlandse bedrijven.

Aanvragen voor ontwikkeling van een 4C kunnen in de praktijk enerzijds in gang worden gezet door MKB-ers die in nauwe onderlinge samenwerking tot bundeling van transport- en andere activiteiten willen komen en anderzijds door:

- MKB bedrijven die zelf een 4C willen ontwikkelen en exploiteren;
- MKB bedrijven die tools / bouwstenen ontwikkelen om 4C door een samenwerking van MKB bedrijven mogelijk te maken.

Uiteraard kunnen aanvragen combinaties van gebruikers en ontwikkelaars omvatten.

MKB-bedrijven worden daarom uitgenodigd met aanvragen te komen voor 4C bundelingsprojecten (bundeling en delen van transport, warehousing etc.).

Te denken valt aan:

- partner selectie en matching (vinden van geschikte 4C partners);
- juridische aspecten en contractafspraken (NMA-proof);
- organisatiemodellen – verdienmodellen (waarde-creatie voor de partners);
- transformatie – implementatie en veranderingsmanagement en andere relevante onderwerpen.

Van belang hierbij is ook het toepassen van nieuwe of bewezen technologie, nieuwe of beschikbare oplossingen en concrete adviezen die als concrete bouwstenen kunnen dienen voor een 4C (zoals hoe standaardiseren we de onderlinge data-uitwisseling, hoe zetten we de IT-architectuur op en met welke technologie, welke contractvormen, hoe zetten we de samenwerking toekomstproof op en ook het uitwisselen van info, het afschermen van informatie, het low-key faciliteren van bundeling).

Ook worden projecten gevraagd, waarbij nieuwe 4C diensten worden ontwikkeld. Onderwerpen die aan bod komen kunnen variëren van innovatieve (ICT) platformen tot dashboards tot monitoring/tracking-tracing tot automatische en eenvoudige afhandeling van transportopdrachten (centraal versus decentraal), het delen van data en datamanagement (open versus gesloten oplossingen) etc.

### **4 Service Logistiek**

*Biedt u nieuwe creatieve oplossingen voor de organisatie en regie van de after sales service? Bedenkt*



*u nieuwe serviceconcepten? Kortom maakt u van producten diensten? Dan kunt u in aanmerking komen voor ondersteuning.*

Service logistiek is de regie van alle after sales service: van productlevering tot aan het einde van de levenscyclus van een product. Bedrijven leveren steeds vaker een serviceconcept in plaats van een product. Vooral leveranciers van kapitaalgoederen richten zich niet alleen op het leveren, maar ook op het in stand houden, upgraden en uiteindelijk buiten bedrijf stellen en vervangen van het geleverde product. De regie in de keten gaat in de eerste plaats om 'life cycle planning' en 'control', en wint wereldwijd sterk aan belang, in het bijzonder in de Verenigde Staten waar het onder de naam 'Servicization' wordt ontwikkeld en in de markt wordt gezet door veel productiebedrijven. De focus binnen het thema Service Logistiek is – net als bij 4C – ketenregie en coördinatie, maar de processen en benodigde innovaties zijn wezenlijk anders.

Nieuwe innovatieve concepten voor service logistiek leiden tot:

- een hogere en vooruitlopende service business in Nederland;
- een grotere aantrekkelijkheid om in Nederland te investeren voor buitenlandse partijen;
- een significante duurzame bijdrage aan het verminderen van de uitstoot en het energieverbruik door optimale inzet van reserve-onderdelen en hergebruik van materialen.

Voor veel MKB-bedrijven is het echter een grote en lastige uitdaging om de transformatie te maken van een producerende activiteit naar het vermarkten van services vanwege praktische beperkingen zoals capaciteit, middelen of omvang.

Daarom worden MKB-bedrijven hier ook specifiek uitgenodigd om met aanvragen te komen voor het ontwikkelen en opzetten van innovatieve servicestrategieën voor het ontwikkelen en uitbreiden van hun servicelogistiek (diensten en de portfolio aan services en de ontwikkeling van unieke selling points). Daarbij horen aanvragen voor het ontwikkelen van nieuwe business en verdienmodellen (make / buy / samen doen) variërend van het uitbreiden en aanbieden van bijvoorbeeld onderhoudswerkzaamheden en -contracten bij producten en systemen naar hoogwaardige diensten op het vlak van training, systeemintegratie en advisering en uiteindelijk het volledig transformeren van een business model op basis van productie naar dienstverlening.

Verder worden MKB-ers specifiek uitgenodigd met voorstellen te komen voor het ontwikkelen en opzetten van servicelogistieke control towers voor het bundelen van diensten voor meerdere bedrijven zoals bijvoorbeeld op het vlak van bundeling van reserve-onderdelen inkoop, onderhoud, voorraadbeheer, vraagvoorspelling, 'conditioned based logistics', retour logistiek etcetera.

## **5 Supply Chain Finance**

*Bent u bezig met het ontwikkelen en toepassen van nieuwe financieringsmogelijkheden in de logistieke keten? Haalt u op een innovatieve manier kosten uit de keten en zoekt u hierin nieuwe samenwerkingsmogelijkheden? Voor uzelf of als dienstverlener voor anderen? Dan kunt u in aanmerking komen voor ondersteuning.*

Supply Chain Finance is een relatief nieuw onderwerp voor het MKB en richt zich op het optimaliseren van financiering en financieringskosten van de totale logistieke keten en de integratie van financiële processen tussen verladers, toeleveranciers, logistieke dienstverleners, financiële partners en andere relevante partners in en over de totale waardeketen(s). Belangrijk in Supply Chain Finance is dat er door samenwerking van ketenpartners nieuwe mogelijkheden ontstaan voor bedrijven op het gebied van het beheersen en verbeteren van werkkapitaal, assets, voorraden, risico's en aansprakelijkheid, (reverse) factureringsprocessen en dergelijke. Het doel is het reduceren van kosten in de keten.

Logistieke ketens bestaan uit de componenten: goederen, informatie en financiën. Optimalisatie in de logistieke keten richt zich tot nu toe overwegend op verbetering van goederenstromen of de integratie van goederen en informatiestromen. Financiële stromen in de logistieke keten zijn echter minstens zo belangrijk. Tot op heden heeft dit zich vooral beperkt tot het streven om bijvoorbeeld voorraden te verlagen in de keten met het kapitaalbeslag wat daarmee gemoed gaat. Een verbeterde integrale harmonisatie van logistieke ketens en financiën biedt nieuwe kansen voor bedrijven.

Aanvragen binnen het thema SCF kunnen zowel ingediend worden voor vernieuwing van de inrichting van de financiële processen in en over de eigen logistieke keten(s), als voor de ontwikkeling van die innovatieve financieringsconcepten voor de logistieke keten, instrumenten en arrangementen of het ontwikkelen van tools / bouwstenen om SCF door een samenwerking van MKB bedrijven mogelijk te maken.

Uiteraard kunnen aanvragen combinaties van gebruikers en ontwikkelaars omvatten.



---

Binnen het thema van SCF worden MKB-bedrijven uitgenodigd met aanvragen te komen voor het ontwikkelen en opzetten van:

- Uitbreiding van de lopende Dinalog pilot met meer MKB bedrijven. Deze pilot verkent, ontwikkelt en test een nieuwe financieringsvorm waardoor vervoerders sneller worden betaald. Het project leidt tot een standaard supply chain finance overeenkomst tussen verlader en vervoerder. Aanvragers starten een nieuw project, op basis van de kennis die in de lopende pilot is opgedaan.
- Nieuwe alternatieve financieringsmogelijkheden, bijvoorbeeld in de diversificatie van financieringsbronnen (het niet afhankelijk zijn van 1 financiële instelling, maar bijvoorbeeld ook gebruik maken van de financieringsopties via grote klanten of leveranciers), orderfinanciering (grote order van klant in relatie tot de inkoopkosten). Loopt vaak stuk op financiering van werkkapitaal.
- Nieuwe business development aan de hand van nieuwe financiële logistieke dienstverlening;
- Oplossingen voor de financiële drempels in transportketens zoals bijvoorbeeld het automatiseren van borgstellingen, vrijmaken van containers door snellere vrachtbetaling als gevolg van betere informatievoorziening e.d.
- Methoden en aanpakken voor het betalingsgedrag van (grote) klanten en overheid (afgesproken termijnen, late betalingen, kortingen bij vroege betaling, voorfinanciering vordering, supplier financing programma's, interne goedkeuringsprocessen van grote klanten)



## TOELICHTING

### Inleiding

Het kabinet heeft met het topsectorenbeleid gekozen voor het versterken van de concurrentiekracht van die sectoren waarin Nederland wereldwijd uitblinkt. Het MKB is cruciaal voor innovatie en voor versterking van de economie. Betrokkenheid van deze bedrijven bij de topsectoren is dan ook van groot belang. In overleg met de topteams van de topsectoren is daarom de regeling MKB Innovatiestimulering Topsectoren (MIT) opgesteld.

De regeling is in mei 2013 in twee tranches voor alle topsectoren opengesteld.

Uit het topsectorenbeleid volgt dat bij de keuze van instrumenten, thema's en budget de zienswijze van de topteams zelf veel gewicht in de schaal legt. Deze regeling is dan ook in overeenstemming met de zienswijzen van de topsectoren vastgesteld.

Op 1 juli 2013 zijn beide tranches gesloten voor aanvragen. Van de budgetten die niet uitgeput zijn, hebben de topteams kunnen aangeven hoe deze opnieuw gealloceerd zouden moeten worden, waarbij de topteams kunnen inzetten op andere instrumenten en/of andere thema's. Met de onderhavige wijziging wordt de regeling opnieuw opengesteld met een aangepaste verdeling conform de inzichten van de topteams van de topsectoren.

Daarnaast is er bij de sector Tuinbouw en Uitgangsmaterialen (T&U) extra budget beschikbaar gekomen dat het topteam van de topsector via het MIT wil inzetten en dat met deze herallocatieronde gepubliceerd wordt. Het gaat hierbij om compensatie van het wegvallen van de cofinanciering vanuit de productschappen aan het topsectorenbeleid. De sector kiest voor MIT als bestemming van de middelen vanwege de snelle inzetbaarheid en de door de sector gepercipieerde stimulerende werking van deze regeling.

### Regeldruk

De totale administratieve lasten voor deze regeling bedragen voor de onderdelen die door het MKB worden aangevraagd € 53.580 en dat is 0,9% van het totaal beschikbare subsidiebedrag.

De lasten verschillen per instrument. Voor de vouchers bedragen de administratieve lasten € 5.730 (2,3%), voor de MIT-Haalbaarheidsonderzoeken € 9.150 (0,63%) en voor de MIT-R&D samenwerkingsprojecten € 38.700 (0,91%).

De totale administratieve lasten van de netwerkactiviteiten en de innovatiemakelaars, aangevraagd door de TKI's, bedragen € 1.530 (1,85%).

### Publicatie en Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking één dag na publicatie in de Staatscourant. Er wordt afgeweken van de vaste verandermomenten als bepaald in het kabinetsbeleid inzake Vaste Verandermomenten. De reden hiervoor is dat dit in het belang is van de betrokken bedrijven. Dit is een van de uitzonderingsgronden voor afwijking van de vaste verandermomenten als genoemd in het beleid inzake vaste verandermomenten. De doelgroep is in hoofdlijnen al op de hoogte van de regeling.

*De Minister van Economische Zaken,  
H.G.J. Kamp*