

Beleidskompasformulier voor **internetconsultatie**

Subsidieregeling Samenwerking in Logistieke Keten (SiLK)

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?

Directe belanghebbenden zijn ondernemers met logistieke activiteiten. Deze subsidieregeling 'Samenwerking in Logistieke Keten' (SiLK-regeling) wordt vastgesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) na overleg met de vervoerspartijen, zoals vastgelegd in de Wet Vrachtwagenheffing (VWH). Het betreft hier de volgende vervoerspartijen: Transport en Logistiek Nederland (TLN), evofenedex, Vereniging Eigen Rijders Nederland (VERN).

De SiLK-regeling dient te worden aangevraagd door minimaal 3 partijen waarvan ten minste 1 partij in de logistieke keten afdracht verplichting heeft volgens de Vrachtwagenheffing. In de meeste gevallen zal dit de verlader (met eigen rijders) of een logistiek dienstverlener (wegtransporteur) zijn.

- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?

Kennishouders met ervaring met dergelijke vraagstukken komen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), Connekt, Topsector Logistiek en vervoerspartijen TLN, evofenedex en VERN.

In de zomer van 2024 is onderzoek gedaan door Buck Consultants over een brede hoeveelheid logistieke regelingen binnen IenW, in het bijzonder regelingen die raken aan het onderwerp logistieke efficiëntie. Gevraagd is om na te gaan op in hoeverre deze regelingen succesvol zijn en advies over een eventuele nieuwe regeling op het gebied van logistieke efficiëntie (zie 3b voor meer info).

Onderzoeksgroep Compose (samengesteld vanuit o.a. Universiteit Tilburg, TU Delft, Hogeschool Rotterdam, evofenedex) heeft in opdracht van IenW een onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek (inclusief studenten bijdrage bij ondernemingen) richt zich op de speltheoretisch en sociaal-psychologische aspecten van samenwerking binnen de logistieke sector. Er wordt onder meer gekeken naar de rol van intermediairs en het belang van vertrouwen. Dit onderzoek geeft niet direct richting voor de SiLK-regeling, maar weerspiegelt wel de lastige context en sociale belemmeringen voor eventuele samenwerking.

De effectiviteit van benoemde maatregelen in het [Meerjarenprogramma Terugsluis VWH 2026-2030](#) is berekend door Panteia in de [Effectstudie terugsluis](#) (november 2024). Hierin wordt

geconcludeerd dat de maatregelen uit het meerjarenprogramma fors bij dragen aan de vergroening van de sector (zie 3a voor meer info).

Nieuwsblad Transport (NT) organiseerde op 11 september 2024 een webinar over de impact van regelgeving op samenwerking en innovatie in logistieke keten bevestigt het beeld dat huidige en toekomstige regelgeving, waaronder VWH, logistieke dienstverleners zal motiveren om meer de samenwerking in de keten op te zoeken. NT Webinar: [CSRD - WebinarGeek](#).

- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?
- 1. Consultatie voorafgaand aan het beleidstraject middels een (informeel) klankbordgroep met vertegenwoordigers van de vervoerspartijen en potentiële/beoogde gebruikers;
- 2. Inhoudelijke afstemming met vervoerspartijen (reikwijdte, doelstelling regeling);
- 3. Via internetconsultatie feedback over regeling ophalen en eventuele openstaande zaken uitvragen;
- 4. IenW leidt het gehele beleidstraject in goede banen.

1. Wat is het probleem?

Hulpvragen

a) Wat is het probleem?

Door inefficiëntie in de logistieke keten worden er meer kilometers gereden dan wenselijk. Gevolgen hiervan zijn een grotere belasting van het bestaand wegennetwerk, hogere kosten (heffing) voor transportondernemer en een hogere CO₂-uitstoot.

Ketensamenwerking gericht op het verhogen van de beladingsgraad, dan wel efficiënter gebruik maken van bestaande transportcapaciteit blijkt vanuit de ketenpartijen nauwelijks spontaan tot stand te komen. En in het geval deze samenwerking wel tot stand komt, blijkt deze niet duurzaam en structureel te zijn. Beoogde SiLK-regeling hoopt extra stimulans te geven om structurele samenwerking vorm te geven.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

- De gemiddelde beladingsgraad van wegtransport van goederen is in Nederland lager dan Europees gemiddeld en wordt geschat tussen de 60 en 70 procent. Rekenen we alleen de gedeeltelijk beladen vrachtauto's mee, dan is de beladingsgraad nog veel lager.
- Door de VWH moeten transporteurs vergoeding per gereden kilometer betalen. Dit geldt voor een vastgesteld wegennetwerk (het heffingsnetwerk van de vrachtwagenheffing). Er bestaat een kans dat transporteurs gaan omrijden (over niet heffingswegen) om VWH te vermijden. Kijkend naar de buurlanden is het de verwachting dat dit effect niet of nauwelijks zal optreden. Hooguit in de beginmaanden, omdat chauffeurs tijdelijk routes gaan uitproberen. Echter is het ook de verwachting dat dit effect zal wegvallen doordat chauffeurs terugkeren naar de normale routes.

- Economische verwachting is dat het te vervoeren volume (goederen) in de komende jaren gaat toenemen, dit leidt tot autonome groei van het aantal gereden kilometers. Met gegeven (beperkte) capaciteit (infrastructureel, personeelstekorten etc.) zal de druk toenemen om goederen efficiënter te vervoeren.
- Met reductie van het totaal aantal kilometers kunnen effecten op congestie, doorstroming, leefbaarheid en verminderde verkeersveiligheid vermeden worden.

c) Wat is de omvang van het probleem?

Door inefficiëntie in de logistieke keten worden er meer kilometers gereden dan wenselijk.

Gevolgen hiervan zijn een grotere belasting van bestaand wegennetwerk, met bijbehorende hogere kosten (heffing) voor transportondernemer en een hogere CO₂-uitstoot.

Ketensamenwerking gericht op het verhogen van de beladingsgraad, dan wel efficiënter gebruik maken van bestaande transportcapaciteit blijkt vanuit de ketenpartijen nauwelijks spontaan tot stand te komen. En in het geval deze samenwerking wel tot stand komt, blijkt deze niet duurzaam en structureel te zijn.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

Geen direct beleid op het bevorderen van logistieke efficiëntie van wegtransport. En geen direct beleid voor het stimuleren van ketensamenwerkingen.

Noot: kilometerreductie op de weg kan ook bereikt worden via andere manieren, zoals switchen tussen modaliteiten (multimodaal). Echter dit is buiten scope omdat de vrachtwagenheffing zich voornamelijk richt op het wegtransport. De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing komen namelijk vanuit de wegvervoerssector. Afgesproken is deze terug te laten vloeien naar diezelfde wegvervoerssector.

e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Verwachting is dat de invoering van de vrachtwagenheffing waarbij het vrachtverkeer per gereden kilometer gaat betalen, leidt tot kilometerreductie. Iedere minder gereden kilometer vermindert namelijk de kosten voor de transporteur. Met de SiLK-regeling (en de Terugsluis Logistieke efficiëntiemaatregelen) willen we ondernemers ondersteunen om proactief kilometerreductie te behalen en te versnellen. Als de overheid niet ingrijpt zal de huidige situatie naar verwachting blijven zoals hij is. Vanuit de sector komt immers duidelijk naar voren dat samenwerking in de logistieke keten nauwelijks spontaan tot stand komt. Gevolg hiervan is een behoud van het aantal gereden vrachtwagenkilometers in Nederland en mogelijk zelfs een toename gezien de verwachte toename in vraag naar transport in de komende jaren. Dit leidt ook tot een behoud/toename van CO₂-uitstoot door de transportsector. Gezien de afspraken gemaakt in de Klimaatwet is dit onwenselijk. Hierdoor is overheidsingrijpen noodzakelijk en gerechtvaardigd.

2. Wat is het beoogde doel?

Hulpvragen

a) Wat zijn de beleidsdoelen?

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

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

b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\)](#) en [brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

- 9. Industrie, innovatie en infrastructuur;
- 11. Duurzame steden en gemeenschappen;
- 13. Klimaatactie;
- 17. Partnerschap om doelstellingen te bereiken.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

Hulpvragen

a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

Uit de Effectstudie van Panteia blijkt dat het complete pakket maatregelen uit het meerjarenprogramma fors bijdragen aan de vergroening van de vervoerssector. Zij heeft de verwachte impact van de SiLK-regeling bestudeerd. Met de SiLK-regeling worden tot en met 2030 180 miljoen kilometers gereduceerd. Hiermee wordt 156.000 ton CO2 gereduceerd.

Zonder in te gaan op de exact gebruikte methodiek concludeert Panteia "Voor de maatregelen 'meten en verbeteren' en 'samenwerken in de keten' verwachten wij in de eerste jaren een volledige benutting. Voor deze maatregelen geldt wel dat op basis van evaluatie moet blijken of dit voldoende effectief blijft. Naar mate steeds meer bedrijven hebben deelgenomen wordt het lastiger om nieuwe bedrijven te vinden. Echter het bereiken van logistieke efficiëntie blijft onverminderd een belangrijk thema in de transportsector."

b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

Beleidsinstrument is financieel van aard. Subsidiebudget wordt beschikbaar gesteld voor aanvragers (input). Subsidieaanvragen worden vervolgens beoordeeld (activiteit) en indien positief bevonden toegekend (output). Uitvoering van de subsidie leidt tot meer samenwerking in de

logistieke keten (intermediate outcome) en verhoogt daarmee de logistieke efficiëntie in het wegtransport (verdere outcome). Uiteindelijk leidt dit tot minder gereden kilometers, CO₂-reductie en een hogere beladingsgraad (impact).

c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleids optie?

De transportsector wordt voornamelijk gedreven door wetgeving. Er is weinig intrinsieke motivatie tot verduurzaming (uitzonderingen daargelaten, dit zijn vooral grotere ondernemingen). Keer op keer blijkt dat men pas in beweging komt als regelgeving dit afdwingt.

De digitaliseringsgraad van de logistieke sector is beperkt. De 20% grotere ondernemingen hebben dit veelal wel goed georganiseerd en op orde. Bij kleine rijders en eenpitters is de digitaliseringsgraad vaak nog lager. Digitalisering is geen onderwerp van de SiLK-regeling, maar wel een belangrijke randvoorwaarde.

Met de invoering van de VWH moeten wegtransporteurs per gereden kilometer (over vastgesteld wegennetwerk) een vergoeding betalen. Deze vergoeding is gebaseerd op het gewicht en de CO₂-emissie klasse van het voertuig. Naast de overstap van een ondernemer om een emissievrije vrachtwagen aan te schaffen, voelt de transporteur iedere gereduceerde kilometer positief in zijn of haar portemonnee. Uit onderzoek is gebleken dat Nederlandse wegtransporteurs een lage beladingsgraad hebben. Er valt winst te behalen door minder te rijden met een (gedeeltelijk) lege vrachtwagen.

Vanuit Topsector Logistiek is afgelopen jaren geïnvesteerd in het verbeteren van supply chain samenwerking binnen de sector. De Topsector Logistiek richt zich voornamelijk op de koplopers in de sector. SiLK biedt nadrukkelijk de mogelijkheid om ook bij niet-koplopers samenwerking te stimuleren.

Vanuit wetenschappelijke hoek is het project Compose opgezet. Binnen dit project worden de sociaal-psychologische en speltheoretische kant rondom de logistieke samenwerking onderzocht.

In een recent onderzoek door Buck Consultants (september 2024) is een vijftal lopende projecten benoemd waarbij Terugsluis Logistieke efficiëntie zou kunnen aansluiten, dan wel zou kunnen versterken. Tevens zijn aanbevelingen gedaan ten behoeve van een toekomstige logistieke efficiëntie-regeling, zoals SiLK.

De aanbevelingen waren:

- Breder trekken van de definitie 'logistieke efficiëntie' door gebruik te maken van onderverdeling in 3 orde effecten:
 - 1ste orde: daadwerkelijk meetbare kilometerreductie;
 - 2de orde: potentie om in nabije toekomst meetbare verbeteren te behalen;
 - 3de orde: initiatief dat tot verandering leidt in denken, dan wel leidt tot ontwikkeling tools om logistieke efficiëntie te verbeteren.
- Doelgroep breder trekken dan alleen wegtransporteurs. Hele keten in ogenschouw nemen en betrekken (toeleveranciers, ondersteunende partijen, etc.).
- Maak onderscheid tussen 3 soorten samenwerkingsverbanden:
 1. Verticale samenwerking (bijv. verlader, transporteur, ontvanger)

2. Horizontale samenwerking (bijv. meerdere transporteurs)
3. Gebiedsgerichte samenwerking

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

Zie 3b. Panteia concludeert voorzichtig dat positieve effecten te verwachten zijn, maar dat deze op dit moment nog lastig te kwantificeren zijn, mede doordat de exacte vormgeving van de bedoelde maatregel nog niet volledig uitgewerkt is.

De verwachting is dat bedrijven in de logistieke sector van deze regeling gebruik maken om gezamenlijk huidige en toekomstige samenwerking vorm te geven. Niet alleen moet dit leiden tot financiële voordelen door efficiëntere samenwerkingen voor betrokken ketenpartijen, maar ook een significante bijdrage leveren aan de verduurzaming van de logistieke sector middels de kilometerreductie.

- b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?

De volgende kwaliteitstoetsen zijn van toepassing:

- MKB-toets ;
- Internetconsultatie;
- Regeldruktoets (uit te voeren door de ATR, parallel aan de internetconsultatie);
- HUF-toets (Handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudegevoeligheid).

Bij RVO, beoogd uitvoerder van de subsidieregeling, wordt daarnaast een risicoanalyse en opdrachttoets uitgevoerd.

5. Wat is de voorkeursoptie?

Hulpvragen

- a) Wat is het voorstel?

- Een 'first come, first served'-regeling heeft voorkeur boven een tender-regeling.
- Openstelling in het najaar van 2025.
- Plan van aanpak indienen waarin aannemelijk wordt gemaakt dat significante en structurele kilometerreductie wordt behaald middels samenwerking in de logistieke keten.
- Minimaal 3 partijen in de keten gaan een samenwerking aan (horizontaal, verticaal of gebiedsgericht), waarvan minimaal één partij vrachtwagenheffing afdraagt.
- Inspanningsverplichting.

- Geen uitgebreide monitor/evaluatie om daadwerkelijke kilometerreductie aan te tonen (staat niet in verhouding tot het gesubsidieerde bedrag).
- 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. Wel 'verplichting' om na 1 of 2 jaar de resultaten te delen of mondeling toe te lichten.
- In eerste instantie geen onderscheid maken tussen type samenwerking. Na eerste openstelling wordt geëvalueerd of onderscheid noodzakelijk is voor vervolg openstellingen.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- brede maatschappelijke impact?

Door te werken met een subsidieregeling kan een breed Nederlands publiek van ondernemers met logistieke activiteiten bereikt worden en gestimuleerd worden om kilometerreductie te behalen door aan ketensamenwerking te doen. Voor IenW is de implicatie dat men de subsidieregeling moet ontwerpen. RVO levert hiervoor input en voert de subsidieregeling uit m.b.v. een te ontwikkelen loket waarin bedrijven de SiLK-regeling kunnen aanvragen.

c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

Risico 1: De subsidieregeling biedt niet voldoende financiering om bedrijven over de streep te trekken waardoor sprake is van beperkte deelname (sector wordt vooral gedreven door wet- en regelgeving, dit vraagt veel eigen initiatief).

Risico 2: Eenmalige voordelen van de samenwerking (er ontstaat geen structurele kilometerreductie).

Risico 3: Er wordt breed aangevraagd en niet voldaan aan sectorrelevantie – focus ligt op wegtransport. Dit is gewenst vanuit de betrokken vervoerspartijen (immers, de VWH komt ten gunste van het wegtransport). De betaler profiteert.

Risico 4: Hoge opkomst van aanvragers leidt tot onvoldoende beschikbare subsidiebudget.

Er is voorlopig voldoende budget gereserveerd, namelijk €3 miljoen. Van dit budget kan in een eerste openstelling van de regeling goed gebruik gemaakt worden en moet worden gezien hoeveel aanmeldingen er binnenkomen. Dat is op voorhand met een nieuwe regeling niet te voorspellen. Wel blijkt uit gesprekken met diverse organisaties met logistieke activiteiten dat de behoefte voor een regeling gericht op ketensamenwerking groot is.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

Eerste gedachte is om na afloop betrokken partijen te interviewen en op die wijze resultaten te inventariseren om vandaaruit eventuele lessen voor de toekomst te trekken.

Vervolgens kan een inschatting worden gemaakt in hoeverre deze regeling bijdraagt aan het totaaldoel van de terugsluismaatregelen binnen het Logistieke Efficiëntie programma.

Binnen RVO worden voor de uitvoering van de subsidieregeling de monitorings- en evaluatiemechanismen ingezet die gebruikelijk zijn bij het verstrekken van subsidie. RVO richt een loket in voor het registreren van de aanvragen. Tijdens de uitvoering van de regeling vindt er monitoring plaats om te analyseren of de regeling de beoogde doelen kan bereiken, en of er bij nieuwe tranches aanpassingen nodig zijn. Na afloop van de regelingen vindt een evaluatie plaats over de doeltreffendheid, doelmatigheid en impact van de regeling.