



Subsidieregeling Samenwerking in Logistieke Keten (SiLK)

Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie inclusief reactie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Datum: 8 augustus 2025

Algemene informatie over de internetconsultatie

In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ontwikkelt een subsidie voor samenwerking in de logistieke keten van het wegtransport. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat het wegtransport in 2050 helemaal emissievrij is. Het ministerie kijkt naar het verduurzamen van vrachtwagens én naar efficiënter vervoer. Op dit moment werken bedrijven in de wegtransportsector te weinig samen, terwijl samenwerking veel vrachtwagenkilometers in Nederland kan besparen. Met deze subsidie worden dit soort samenwerkingen aangemoedigd.

Voor wie is deze subsidieregeling belangrijk?

De subsidie is vooral bedoeld voor de volgende ondernemingen:

- Transportbedrijven (eigen rijders/zzp'ers meegerekend);
- Verladers;
- Eigen vervoerders.
- Andere ondernemingen, zoals een opdrachtgever en/of afnemer.

De bedoelde samenwerking kan verticaal zijn, bijvoorbeeld tussen verlader en transportbedrijf. Maar ook horizontaal, bijvoorbeeld tussen meerdere transportbedrijven. Of in een bepaald gebied, bijvoorbeeld tussen eigen vervoerders uit dezelfde regio.

Wat is het doel van de subsidieregeling?

Het doel van deze subsidie is om het aantal gereden vrachtwagenkilometers in Nederland blijvend te verminderen. Dat is beter voor het klimaat. Met de subsidie krijgen ondernemers eenmalig geld om hun plan mee uit te voeren. In dit plan moet staan hoe ze minder kilometers rijden door samen te werken in de logistieke keten. Partijen in de logistieke keten werken bijna nooit vanzelf samen. Dit komt vooral omdat samenwerking kosten vraagt terwijl de winst onzeker is. Deze subsidie maakt dit risico kleiner.

Reacties op hoofdlijnen

Indieners

Van 30 mei tot en met 29 juni 2025 kon worden gereageerd op deze subsidieregeling en de toelichting. Er zijn in totaal 10 reacties ingediend, hiervan zijn er 6 openbaar.

Indieners zijn:

- Bedrijfsleven en branche: 9 (ca 90% van de reacties);
- Lokale overheden: 1 (ca 10% van de reacties).

Algemeen beeld van de reacties

Het sentiment van de reacties is overwegend positief. Bij de openstelling van de internetconsultatie is gevraagd te reageren op een aantal vragen. Deze vragen hebben betrekking op de begrijpelijkheid van de regeling, de waarschijnlijkheid dat de indiener de subsidie aan zou vragen en hoe effectief de indiener de subsidie inschat. Op de specifieke vragen die gesteld zijn, is in beperkte mate gereageerd. Deze reacties zijn positief. De regeling wordt als helder en begrijpelijk ervaren. Ook gaven indieners aan interesse te hebben in het aanvragen van de subsidie en schatten ze het mogelijke effect van de regeling als positief in.

Naast de reacties op de gestelde vragen zijn ook suggesties gedaan om de regeling verder te verbeteren. Een deel van de reacties heeft geleid tot concrete wijzigingen in de regelingstekst of het handelen van de overheid. De twaalf aanpassingen naar aanleiding van deze consultatie staan hieronder opgesomd op pagina 3 t/m 5.

In dit verslag komen ook reacties aan bod die na een afweging niet tot een wijziging van de regeling hebben geleid. Voor een overzicht van alle reacties of onderwerpen kunt u pagina 6 t/m 14 bekijken. Bij ieder onderwerp geeft het Ministerie een toelichting waarom de reactie wel of niet tot een wijziging van de regeling heeft geleid. De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende hoofdthema's:

Hoofdthema 1: Eisen en voorwaarden regeling (pagina 6-10)

Hoofdthema 2: Evaluatie regeling (pagina 11)

Hoofdthema 3: Betrekken MKB (pagina 11-12)

Hoofdthema 4: Context regeling (pagina 12-13)

Hoofdthema 5: Voorbereiding en aanvraag (pagina 13)

Hoofdthema 6: Communicatie (pagina 13-14)

Hoofdthema 7: Tekstuele aanpassingen (pagina 14)

Overzicht aanpassingen naar aanleiding van deze consultatie

1. Bestaande samenwerking

Een indiener merkte op dat onder Artikel 1.11 van de regelingstekst duidelijk werd dat ook een bestaande samenwerking voor deze subsidieregeling een aanvraag kan indienen. De indiener deed het verzoek om dit duidelijker te benoemen.

Reactie IenW

IenW erkent dat het in de concept regelingstekst onderbelicht is gebleven dat ook bestaande samenwerkingen een aanvraag kunnen doen. Zij moeten dan wel voldoen aan de voorwaarden van de regeling. Om deze reden is nu ook in de toelichting opgenomen dat dit het geval is. Ook is Artikel 1.11 verduidelijkt.

2. Benoeming minimale subsidiebedrag

Volgens een indiener wordt het te laat in de regeling duidelijk dat het minimale subsidiebedrag op 25.000 euro is vastgesteld.

Reactie IenW

IenW heeft naar aanleiding van deze reactie eerder in de regeling benoemd dat 25.000 euro het minimale subsidiebedrag betreft.

3. Bestelauto's 3.500 – 4.250 kg

Een indiener merkt op dat de regeling zich richt op voertuigen zwaarder dan 3.500 kg. Hierbij geeft de indiener aan dat er ook bestelauto's van 3.500 tot 4.250 kg zijn, waarvoor in verband met een uitzondering vanaf de start van de vrachtwagenheffing geen heffing voor hoeft te worden afgedragen. Indiener geeft aan dat het niet eerlijk/nuttig zou zijn wanneer de ritten van deze voertuigen ook in aanmerking komen voor subsidieregeling SiLK.

Reactie IenW

Naar aanleiding van de reactie is de genoemde gewichtsrage verwijderd uit de regelingstekst. In de regelingstekst staat beschreven dat minstens één van deelnemers uit het samenwerkingsverband in bezit moet zijn van een voertuig van categorie N2 of N3 volgens verordening 2018/858. Ofwel; één van de deelnemers uit het samenwerkingsverband gaat vrachtwagenheffing betalen.

4. Delen opgedane lessen

Een indiener stelt voor de vanuit de regeling geleerde lessen openbaar te maken, zodat bedrijven hiervan kunnen leren en niet in dezelfde valkuilen stappen als voorgangers met eerdere ervaring met samenwerken.

Reactie IenW

In Artikel 1.14 lid 2 van de concept regelingstekst staat beschreven dat de aanvraag tot vaststelling van de subsidie in elk geval een samenvatting van de resultaten van het project ten behoeve van openbare kennisdeling bevat. Resultaten van projecten die opgezet zijn met deze

regeling worden dus openbaar gemaakt. Ter verduidelijking is hierover een passage opgenomen in de toelichting.

5. Evaluatie en aanpassen regeling

Meerdere indieners bevelen aan de subsidieregeling na de openstelling te evalueren en ruimte te houden voor aanpassingen voor een eventuele nieuwe openstelling.

Reactie IenW

Zowel na deze eerste als na mogelijke volgende openstellingen wordt de regeling geëvalueerd. Als hier aanleiding voor is kunnen de voorwaarden van de regeling worden aangepast voor een volgende openstelling. Ter verduidelijking is hierover een passage opgenomen in de toelichting.

6. Actief monitoren deelname MKB

Een indiener doet de suggestie om actief te monitoren of kleinere bedrijven gebruik maken van de regeling en indien nodig maatregelen te nemen om deelname van deze groep te verbeteren.

Reactie IenW

IenW heeft naar aanleiding van deze reactie een vraag toegevoegd in het aanvraagformulier waarin de grootte van zowel het aanvragende bedrijf als de samenwerkingspartners wordt uitgevraagd. Op deze manier zal deelname van bedrijven uit de categorieën klein/middel/groot worden gemonitord. Indien hier voldoende aanleiding voor is, wordt hier bij een eventuele tweede openstelling mogelijk op geanticipeerd.

7. Verhouding tot andere maatregelen

Volgens een indiener is het belangrijk dat in de regeling duidelijk wordt aangegeven hoe de regeling zich verhoudt tot andere beleidsmaatregelen voor logistieke efficiëntie, via onder andere de terugsluis. Indiener geeft aan dat het voor een lezer, die niet of minder bekend is met terugsluis uit de regelingstekst, niet duidelijk wordt dat dit slechts één van meerdere terugsluisregelingen is.

Reactie IenW

In de toelichting op de regeling is toegevoegd dat subsidieregeling SiLK slechts één van meerdere subsidieregelingen is uit het Meerjarenprogramma Terugsluis Vrachtwagenheffing 2026-2030. Ook staat nu in de regelingstekst beschreven dat SiLK complementair is aan en voortborduurde op andere regelingen die zich richten op wegtransport, zoals het terugsluisproject 'Metten en Verbeteren CO2-emissies'.

8. Benoemen indicatoren

Een indiener stelt voor in de regelingstekst te benoemen welke indicatoren positief beïnvloed kunnen worden met deze subsidie, zoals het verhogen van de dropdichtheid en de beladingsgraad en het verlagen van het aantal leeg gereden kilometers. Dit met als doel meer sturing te geven aan aanvragers.

Reactie IenW

IenW heeft deze suggestie overgenomen. In de toelichting staan de voorgestelde indicatoren benoemd. IenW vindt het belangrijk hieraan toe te voegen dat deze voorbeelden van indicatoren niet uitputtend zijn. Hiermee wil IenW te veel sturing en daarmee inperking van eigen inbreng van de aanvrager voorkomen.

9. Benoemen potentieel positieve financiële gevolgen voor aanvragers

Een indiener stelt voor in de regeling te verwijzen naar factoren die in de komende jaren gaan bijdragen aan kostenstijging in de logistieke sector. Dit als extra impuls om door middel van SiLK met efficiëntie in de keten aan de slag te gaan, om op deze manier deze kosten zo veel mogelijk te kunnen beperken.

Reactie IenW

Deze suggestie is overgenomen. In de toelichting op de regeling is een passage toegevoegd waarin beschreven staat dat de kosten binnen de logistieke sector de komende jaren stijgen door o.a. de invoering van vrachtwagenheffing, ETS-2 en de afloop van de tijdelijke korting op accijns op brandstof. Hiermee is het potentiële financiële voordeel van aanvrager van het aanvragen van de subsidie benadrukt.

10. Voorbeeldprojecten

Een indiener doet het verzoek voorbeeldprojecten aan te bieden om op deze manier een duidelijker beeld te krijgen van het type projecten dat met deze subsidie kan worden uitgevoerd.

Reactie IenW

RVO organiseert in aanloop naar de openstelling een Webinar omtrent de regeling. Hierover wordt breed gecommuniceerd via zowel eigen kanalen van IenW en RVO als via branchepartijen. Tijdens deze Webinar komen voorbeeldprojecten aan bod. Op deze manier wordt aan de wens van de indiener tegemoet gekomen.

11. Transporteur gedreven door wetgeving

Een indiener gaf aan dat de zin "De transporteur wordt voornamelijk gedreven door wetgeving" uit de concept regelingstekst op hem als 'te kort door de bocht' en 'te algemeen' overkomt.

Reactie IenW

IenW begrijpt deze reactie en heeft de betreffende zin uit de regelingstekst verwijderd.

12. Transportsector/logistieke sector

Een indiener merkt op dat de termen 'transportsector' en 'logistieke sector' in de regeling door elkaar gebruikt worden, terwijl ze iets anders betekenen.

Reactie IenW

IenW heeft hier een check op gedaan en heeft in de regelingstekst nu consequent de term 'logistieke sector' gehanteerd.

Reacties per thema

1. Eisen en voorwaarden regeling

Aanvrager van de subsidie vrachtwagenheffingsplichtig

Een indiener stelt voor te overwegen om verplicht te stellen dat de penvoerder van de subsidieaanvraag een partij is die vanaf 2026 vrachtwagenheffing gaat afdragen.

Reactie IenW

IenW ziet het voorstel als een overbodige inperking van de vrijheid van samenwerking. Dit betekent dat het voorstel niet is overgenomen. Het samenwerkingsverband mag zelf bepalen wie van de partijen penvoerder van de subsidie wordt, zolang voldaan wordt aan de voorwaarde dat minimaal één partij houder is zoals bedoeld in Artikel 1 van de Wet vrachtwagenheffing.

Tussentijdse rapportageverplichting

Een indiener verzoekt een tussentijdse rapportageverplichting in te stellen, zodat tijdig bijgestuurd kan worden wanneer het project niet volgens planning verloopt.

Reactie IenW

Een verplichte tussentijdse rapportageverplichting leidt tot lastenverzwaring voor de aanvragers. Dit voorstel wordt niet overgenomen, omdat IenW de lastendruk voor deelnemers zo laag mogelijk probeert te houden.

Onderscheid transport binnen en buiten steden

Een indiener stelt voor om binnen de regeling onderscheid te maken tussen binnenstedelijk transport en transport dat buiten stedelijk gebied plaatsvindt. Aanleiding die hiervoor wordt gegeven is dat het lastiger zou zijn 15.000 km te reduceren, terwijl dit wel één van de voorwaarden van de regeling is.

Reactie IenW

Het ministerie van IenW neemt dit voorstel niet over, omdat het in de uitvoering onhaalbaar is om een dergelijk onderscheid te maken. Daarnaast zou minder kilometerreductie per aanvraag leiden tot een afname van de impact van de regeling. Dit wordt als onwenselijk beschouwd. Echter belangrijk om hierbij te benoemen is dat het hier gaat om de totale kilometerreductie van het gehele samenwerkingsverband en dus niet de reductie per partner. Dit biedt voldoende mogelijkheid aan ondernemers actief in het binnenstedelijk transport om alsnog deel te nemen aan een samenwerkingsverband.

Uitsluiten logistieke hubs

Een indiener stelt voor bestaande logistieke hubs of logistieke hubs in het algemeen uit te sluiten om concurrentievervalsing te voorkomen.

Reactie IenW

Het ministerie van IenW heeft besloten logistieke hubs in de eerste openstelling van deze regeling niet uit te sluiten. Echter het (laten) bouwen van een logistieke hub is niet subsidiabel. Met deze eerste openstelling wil het ministerie een zo breed mogelijk publiek aanspreken. Op basis van informatie uit een eerste openstelling worden voorwaarden na evaluatie en indien daar aanleiding voor is aangepast.

Voorschot

In indiener stelt voor het subsidievoorschot van 90% te verlagen naar 70%, mede omdat de uren die gemaakt moeten worden voor een project op voorhand lastig in te schatten zijn.

Reactie IenW

Het ministerie van IenW begrijpt het punt, maar neemt het voorstel niet over. IenW wil voorkomen dat deelnemers een te groot bedrag moeten voorfinancieren. Omdat de regeling al uitgaat van een eigen investering van minstens 25% van het subsidiebedrag, wordt bewust gekozen voor een ruim voorschot van 90% van het subsidiebedrag.

Verduidelijking subsidiabele kosten

Een indiener doet het verzoek duidelijk aan te geven welke kosten subsidiabel zijn. Als voorbeeld wordt aangedragen dat pas in de toelichting duidelijk wordt dat kosten derden ook gaat over bijvoorbeeld de aanschaf van planningssoftware. Een andere indiener stelt voor kaders te stellen voor welke zaken juist niet aanmerking komt voor subsidie.

Reactie IenW

IenW heeft in Artikel 1.5 en 1.6 van de regelingstekst beschreven welke kosten wel en niet subsidiabel zijn. Zaken die niet staan beschreven in Artikel 1.6 'Niet subsidiabele kosten' kunnen automatisch als subsidiabel worden beschouwd. Onder deze reden hebben deze suggesties niet tot een aanpassing van de regelingstekst geleid.

Verruiming subsidiabele activiteiten

Een indiener gaf aan dat het mogelijk wenselijk is om de regeling te verbreden, zodat bijvoorbeeld ook innovatieve dienstverleners ook in aanmerking komen.

Reactie IenW

Op basis van Artikel 1.4 'Aanvrager' van de concept regelingstekst worden innovatieve dienstverleners zoals bedoeld in deze reactie niet uitgesloten. Ook zij kunnen deelnemen aan een samenwerkingsverband, zolang er ten minste één onderneming tot het samenwerkingsverband behoort die houder is zoals bedoeld in Artikel 1 van de Wet vrachtwagenheffing. Deze opmerking heeft niet tot een aanpassing geleid.

Compartimenteren regeling

Een indiener stelt voor de regeling te compartimenteren naar bedrijfsgrootte zodat er voor de verschillende categorieën subsidiebudget beschikbaar is.

Reactie IenW

In overleg met RVO als uitvoerder van deze regeling heeft IenW deze suggestie als uitvoeringstechnisch lastig en onwenselijk beoordeeld. De suggestie wordt daarom niet overgenomen. Bij een eventuele volgende openstelling worden de voorwaarden op basis van ervaringen uit de eerste openstelling meegenomen en heroverwogen.

Differentiëren regeling

Een indiener stelt voor een flexibeler model te hanteren, waarbij het subsidiebedrag per project en per jaar wordt afgestemd op de aard en schaal van het project en het aantal deelnemende partijen. Dit met als doel versnippering te voorkomen en grote en ambitieuze project te stimuleren.

Reactie IenW

In overleg met RVO als uitvoerder van deze regeling heeft IenW deze suggestie als uitvoeringstechnisch lastig en onwenselijk beoordeeld. De suggestie wordt daarom niet overgenomen. Bij een eventuele volgende openstelling worden de voorwaarden op basis van ervaringen uit de eerste openstelling meegenomen en heroverwogen.

Inhoud samenwerkingsovereenkomst

Een indiener stelt voor eisen te stellen aan de inhoud van de samenwerkingsovereenkomst. Indiener denkt hierbij aan eisen over de verdeling van verantwoordelijkheden en kosten, de procedure bij uittreden als gevolg van faillissement, afspraken over geschillenbeslechting en het gebruik van een geblokkeerde regeling.

Reactie IenW

Het ministerie van IenW neemt dit voorstel niet over. De verantwoordelijkheid voor de inhoud van de samenwerkingsovereenkomst laat het ministerie aan de deelnemers zelf. Wel stelt RVO een format voor de samenwerkingsovereenkomst ter beschikking als bijlage bij het aanvraagformulier. Hier kunnen deelnemers gebruik van maken.

Load Performance Indicator (LPI)

Een indiener geeft aan dat het doel van het verminderen van gereden van vrachtwagenkilometers versterkt kan worden door te sturen op logistieke prestatie-indicatoren, zoals de LPI. De indiener stelt voor dit mee te nemen in de regeling.

Reactie IenW

IenW beschouwt bovenstaande reactie als een goede suggestie. Echter op dit moment is niet haalbaar om op een indicator als een LPI te sturen. Om deze reden behoudt IenW afname van gereden vrachtwagenkilometers als doel van de regeling.

Toegevoegde waarde regeling

Een indiener stelt voor in het projectplan te vragen naar de toegevoegde waarde van de regeling voor de (voorgenomen) samenwerking. Dit omdat het gebrek aan toegevoegde waarde van de regeling een afwijzingsgrond is.

Reactie IenW

In het format projectplan, dat gepubliceerd is bij de internetconsultatie, is te zien dat er in het projectplan reeds een vraag is opgenomen waarmee de toegevoegde waarde van de regeling voor de (voorgenomen) samenwerking moet worden aangetoond.

Beoordeling aanvragen

Een indiener stelt voor om de subsidieaanvragen op kwaliteit te beoordelen in plaats van via 'first come first served'. Dit biedt aanvragers meer voorbereidingstijd en kunnen zij meer impact maken.

Reactie IenW

IenW begrijpt deze suggestie. Echter de huidige voorwaarden van de regeling bieden geen mogelijkheid om aanvragen te ranken op basis van kwaliteit. Voor een eventuele tweede openstelling wordt deze methodiek geëvalueerd. Bij voldoende aanleiding wordt de methodiek mogelijk aangepast.

Bestaande samenwerking

Een indiener merkte op dat onder Artikel 1.11 van de regelingstekst duidelijk werd, dat ook een bestaande samenwerking een aanvraag kan indienen voor deze subsidieregeling. De indiener deed het verzoek om dit duidelijker te benoemen.

Reactie IenW

IenW erkent dat het in de concept regelingstekst onderbelicht is gebleven dat ook bestaande samenwerkingen een aanvraag kunnen doen. Zij moeten dan wel voldoen aan de voorwaarden van de regeling. Om deze reden is nu ook in de toelichting opgenomen dat dit het geval is. Ook is Artikel 1.11 verduidelijkt.

Afronding project

Een indiener geeft aan dat onder Artikel 1.12 lid 1 stond vermeld dat het project binnen twaalf maanden moet worden afgerond. De indiener gaf aan dat voor hem onduidelijk was vanaf welk moment deze twaalf maanden ingaan.

Reactie IenW

In het betreffende artikel staat beschreven dat de subsidieontvanger verplicht is het project binnen twaalf maanden na de subsidieverlening af te ronden. Het moment van subsidieverlening wordt dus als start van de betreffende twaalf maanden vastgesteld. Vanwege het feit dat dit reeds beschreven staat, heeft deze reactie niet tot wijzigingen geleid.

Benoeming minimale subsidiebedrag

Volgens een indiener wordt te laat in de regeling duidelijk dat het minimale subsidiebedrag is vastgesteld op 25.000 euro.

Reactie IenW

IenW heeft naar aanleiding van deze reactie eerder in de regeling benoemd dat 25.000 euro het minimale subsidiebedrag betreft.

Gevolgen minimale subsidiebedrag

Een indiener geeft aan dat het minimale subsidiebedrag van 25.000 euro de regeling voor veel bedrijven minder aantrekkelijk maakt.

Reactie IenW

IenW begrijpt deze reactie. Echter, om de subsidie in verhouding te laten staan met de uitvoeringslasten is een bewuste keuze gemaakt voor een subsidiebedrag van ten minste 25.000 euro per aanvraag. Hierbij is het belangrijk om te vermelden dat de 25.000 euro het totaalbedrag is. Het is dus niet het minimale subsidiebedrag per individuele deelnemer uit het samenwerkingsverband.

Minimale aantal partijen terugbrengen naar twee

Een tweetal indieners doet het voorstel het minimale aantal partijen terugbrengen naar twee in plaats van drie.

Reactie IenW

Het ministerie van IenW heeft bewust gekozen om het minimale aantal samenwerkingspartijen in de regeling op drie vast te stellen. Dit omdat IenW met deze subsidieregeling het vormen van nieuwe samenwerkingsverbanden en creativiteit wil stimuleren. Als het minimale aantal deelnemers naar twee gaat, dan bestaan samenwerkingsverbanden naar verwachting doorgaans uit een bestaande commerciële relatie tussen leverancier en klant. De suggesties worden daarom niet overgenomen.

Deelname buitenlandse ondernemingen

Voor een indiener is het onduidelijk of buitenlandse partijen de regeling kunnen aanvragen, wanneer zij voldoen aan de voorwaarden.

Reactie IenW

In de concept regelingstekst is opgenomen dat bedrijven met inschrijving bij de KvK mee kunnen doen. Hiermee wordt duidelijk dat buitenlandse bedrijven ook kunnen deelnemen, zolang zij een vestiging in Nederland hebben en dus ook ingeschreven staan bij de KvK. Deze reactie heeft daarom niet tot aanpassingen geleid.

Bestelauto's 3.500 – 4.250 kg

Een indiener merkt op dat de regeling zich richt op voertuigen zwaarder dan 3.500 kg. Hierbij geeft de indiener aan dat er ook bestelauto's van 3.500 tot 4.250 kg zijn, waarvoor in verband met een uitzondering vanaf de start van de vrachtwagenheffing geen heffing voor hoeft te worden afgedragen. Indiener geeft aan dat het niet eerlijk/nuttig zou zijn wanneer de ritten van deze voertuigen ook in aanmerking komen voor subsidieregeling SiLK.

Reactie IenW

Naar aanleiding van de reactie is de genoemde gewichtsrage verwijderd uit de regelingstekst. In de regelingstekst staat beschreven dat minstens één van deelnemers uit het samenwerkingsverband in bezit moet zijn van een voertuig van categorie N2 of N3 volgens verordening 2018/858. Ofwel; één van de deelnemers uit het samenwerkingsverband gaat vrachtwagenheffing betalen.

2. Evaluatie regeling

Delen opgedane lessen

Een indiener stelt voor de vanuit de regeling geleerde lessen openbaar te maken, zodat bedrijven hiervan kunnen leren en niet in dezelfde valkuilen stappen als voorgangers met eerdere ervaring met samenwerken.

Reactie IenW

In Artikel 1.14 lid 2 van de concept regelingstekst staat beschreven dat de aanvraag tot vaststelling van de subsidie in elk geval een samenvatting van de resultaten van het project ten behoeve van openbare kennisdeling bevat. Resultaten van projecten die zijn opgezet met deze regeling worden dus openbaar gemaakt. Ter verduidelijking is hierover een passage opgenomen in de toelichting.

Evaluatie en aanpassen regeling

Meerdere indieners bevelen aan de subsidieregeling na de openstelling te evalueren en ruimte te houden voor aanpassingen voor een eventuele nieuwe openstelling.

Reactie IenW

Zowel na deze eerste als na mogelijke volgende openstellingen wordt de regeling geëvalueerd. Als hier aanleiding voor is, kunnen de voorwaarden van de regeling worden aangepast voor een volgende openstelling. Ter verduidelijking is hierover een passage opgenomen in de toelichting.

3. Betrekken MKB

Obstakel minimale kilometerreductie

Een tweetal indieners geeft aan dat het voor kleine bedrijven lastig kan zijn om de minimale kilometerreductie van 15.000 km per aanvraag te bereiken. Zij vragen IenW om hier rekening mee te houden en de regeling zo inclusief mogelijk te maken.

Reactie IenW

IenW heeft besloten het minimale aantal van 15.000 km kilometerreductie per aanvraag te behouden. Minder kilometerreductie per aanvraag zou leiden tot een afname van de impact van de regeling. Dit wordt als onwenselijk beschouwd. Echter belangrijk om hierbij te benoemen is dat het hier gaat om de totale kilometerreductie van het gehele samenwerkingsverband en dus niet de reductie per partner. Dit biedt voldoende mogelijkheid aan kleine ondernemingen alsnog deel te nemen aan een samenwerkingsverband.

Actief monitoren deelname MKB

Een indiener doet de suggestie om actief te monitoren of kleinere bedrijven gebruik maken van de regeling en indien nodig maatregelen te nemen om deelname van deze groep te verbeteren.

Reactie IenW

IenW heeft naar aanleiding van deze reactie een vraag toegevoegd in het aanvraagformulier, waarin de grootte van zowel het aanvragende bedrijf als de samenwerkingspartners wordt uitgevraagd. Op deze manier wordt deelname van bedrijven uit de categorieën klein/middel/groot

gemonitord. Indien hier voldoende aanleiding voor is, wordt hier bij een eventuele tweede openstelling mogelijk op geanticipeerd.

4. Context regeling

Verhouding tot andere maatregelen

Volgens een indiener is het belangrijk dat in de regeling duidelijk wordt aangegeven hoe de regeling zich verhoudt tot andere beleidsmaatregelen voor logistieke efficiëntie, via onder andere de terugsluis. Indiener geeft aan dat het voor een lezer, die niet of minder bekend is met terugsluis uit de regelingstekst, niet duidelijk wordt dat dit slechts één van meerdere terugsluisregelingen is.

Reactie IenW

In de toelichting op de regeling is toegevoegd dat subsidieregeling SiLK slechts één van meerdere subsidieregelingen uit het Meerjarenprogramma Terugsluis Vrachtwagenheffing 2026-2030. Ook staat nu in de regelingstekst beschreven dat SiLK complementair is aan en voortborduurde op andere regelingen die zich richten op wegtransport, zoals het terugsluisproject 'Meten en Verbeteren CO2-emissies'.

Benoemen indicatoren

Een indiener stelt voor in de regelingstekst te benoemen welke indicatoren positief beïnvloed kunnen worden met deze subsidie, zoals het verhogen van de dropdichtheid en de beladingsgraad en het verlagen van het aantal leeg gereden kilometers. Dit met als doel meer sturing te geven aan aanvragers.

Reactie IenW

IenW heeft deze suggestie overgenomen. In de toelichting staan de voorgestelde indicatoren benoemd. IenW vindt het belangrijk hieraan toe te voegen dat deze voorbeelden van indicatoren niet uitputtend zijn. Hiermee wil IenW te veel sturing en daarmee inperking van eigen inbreng van de aanvrager voorkomen.

Benoemen potentieel positieve financiële gevolgen voor aanvragers

Een indiener stelt voor in de regeling te verwijzen naar factoren die in de komende jaren gaan bijdragen aan kostenstijging in de logistieke sector. Dit als extra impuls om middels SiLK met efficiëntie in de keten aan de slag te gaan om op deze manier deze kosten zo veel mogelijk te kunnen beperken.

Reactie IenW

Deze suggestie is overgenomen. In de toelichting op de regeling is een passage toegevoegd, waarin beschreven staat dat de kosten binnen de logistieke sector de komende jaren stijgen door o.a. de invoering van vrachtwagenheffing, ETS-2 en de afloop van de tijdelijke korting op accijns op brandstof. Hiermee is het potentiële financiële voordeel van aanvrager van het aanvragen van de subsidie benadrukt.

Voorbeeldprojecten

Een indiener doet het verzoek voorbeeldprojecten aan te bieden om op deze manier een duidelijker beeld te krijgen van het type projecten dat met deze subsidie kan worden uitgevoerd.

Reactie IenW

RVO organiseert in aanloop naar de openstelling een Webinar omtrent de regeling. Hierover wordt breed gecommuniceerd via zowel eigen kanalen van IenW en RVO als via branchepartijen. Tijdens deze Webinar komen voorbeeldprojecten aan bod. Op deze manier wordt aan de wens van de indiener tegemoet gekomen.

5. Voorbereiding en aanvraag

Complexiteit en administratieve last

Een indiener geeft aan op te zien tegen de complexiteit en administratieve last van de regeling en in het bijzonder het komen tot een goed projectplan.

Reactie IenW

IenW streeft ernaar de regeldruk en administratieve last rondom subsidieregeling en dus ook voor deze regeling zo laag mogelijk houden. Daarom is zo veel mogelijk rekening gehouden met het verminderen van de administratieve last. Zo wordt voor het projectplan een format beschikbaar gesteld. Dit format kunnen aanvragers gebruiken bij het opstellen van hun projectplan. Op deze manier probeert het ministerie aanvragers waar mogelijk te ontzorgen. Ook het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) heeft de regeling op regeldruk beoordeeld. Adviezen die hieruit voort zijn gekomen zijn verwerkt.

Aanvraagperiode

Een indiener doet het verzoek de aanvraagperiode voldoende lang te maken, zodat bedrijven de ruimte hebben om voor te bereiden.

Reactie IenW

Vanwege 'first come first served' is ervoor gekozen de tijd tussen de publicatie van de regeling en openstelling zo lang als praktisch mogelijk te maken om zo de voorbereidingstijd te maximaliseren. Voorbereidingen kunnen in principe nu al getroffen worden.

6. Communicatie

Contact logistiek makelaars en branchepartijen

Een indiener doet de suggestie vanuit IenW aan bedrijven aan te bieden om in contact te treden met logistiek makelaars of branchepartijen.

Reactie IenW

IenW ziet het niet als haar rol dergelijke opties aan te bieden aan deelnemers. De suggestie is daarom niet overgenomen.

Brede communicatie

Een indiener doet de suggestie naar mogelijkheden te zoeken om breed en via verschillende kanalen over de regeling te communiceren.

Reactie IenW

RVO heeft als uitvoerende partij van deze regeling aansluitend bij de doelgroep een communicatieplan vastgesteld waarin bovenstaand voorstel reeds geborgd is. Dit communicatieplan wordt in aanloop naar de regeling in uitvoering gebracht.

7. Tekstuele suggesties

'Ontheffing' veranderen in 'uitstel'

Een indiener merkte op dat bij Artikel 1.12 lid 2 en 3 het woord 'ontheffing' gebruikt wordt en deed het verzoek dit woord te vervangen door het woord 'uitstel'.

Reactie IenW

Om de tekst juridisch kloppend te houden is besloten deze suggestie niet over te nemen en het woord 'ontheffing' te behouden.

Transporteur gedreven door wetgeving

Een indiener gaf aan dat de zin "De transporteur wordt voornamelijk gedreven door wetgeving" uit de concept regelingstekst op hem als 'te kort door de bocht' en 'te algemeen' overkomt.

Reactie IenW

IenW begrijpt deze reactie en heeft de betreffende zin uit de regelingstekst verwijderd.

Transportsector/logistieke sector

Een indiener merkt op dat de termen 'transportsector' en 'logistieke sector' in de regeling door elkaar gebruikt worden, terwijl ze iets anders betekenen.

Reactie IenW

IenW heeft hier een check op gedaan en heeft in de regelingstekst nu consequent de term 'logistieke sector' gehanteerd.

Doel van de subsidie

Een indiener deed het verzoek in de toelichting bij 'Doel van de subsidie' toe te voegen dat de realisatie van het beschreven doel voorkomt uit toename van efficiëntie door samenwerking.

Reactie IenW

IenW is van mening dat in de toelichting reeds voldoende beschreven staat dat het doel van de subsidie bereikt kan worden door een toename van efficiëntie door samenwerking. IenW neemt dit voorstel daarom niet over.

Vervolgproces

Alle reacties die binnen zijn gekomen, zijn geanalyseerd en samengevat in dit verslag. In dit verslag staat beschreven welke suggesties zijn overgenomen door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Na verwerking van deze suggesties is de regeling door de Minister vastgesteld en is de regeling gepubliceerd in de Staatscourant. Vanaf dat moment staat **4 november 2025** vast als de datum van openstelling en is deze breed gecommuniceerd door IenW en RVO. Op **25 september 2025** organiseert RVO een Webinar waarin de regeling verder wordt toegelicht.