



## Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 21 augustus 2025, nr. IENW/BSK-2025/217504, houdende vaststelling van de Tijdelijke subsidieregeling Samenwerking in de logistieke keten [KetenID WGK027847]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 2, eerste lid, 4, 6, zesde lid, 7, derde lid, 8, eerste lid, 10, tweede en vierde lid, 13, 22, tweede lid, 23, derde lid, en 26, eerste 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;

*Minister*: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

*RVO*: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.

*verklaring de-minimissteun*: verklaring dat subsidieverstreking niet zal leiden tot een overschrijding van het de-minimisplafond;

*verordening 2018/858*: verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PbEU 2018, L151).

#### Artikel 1.2 Doel van de subsidie

De verstrekking van subsidies op grond van deze regeling heeft als doel het aantal in Nederland gereden vrachtwagenkilometers in de logistieke keten structureel te verminderen.

#### Artikel 1.3 Subsidiabele activiteiten

De Minister kan, gelet op het doel bedoeld in artikel 1.2, subsidie verstrekken voor het uitvoeren van projecten bestaande uit de uitvoering van een plan om middels samenwerking in de logistieke keten kilometerreductie te bewerkstelligen.

#### Artikel 1.4 Aanvrager

1. De subsidie kan worden aangevraagd door de in Nederland gevestigde penvoerder van een samenwerkingsverband waarin ten minste drie ondernemingen deelnemen die elk afzonderlijk zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel.
2. Tot het samenwerkingsverband behoort ten minste één onderneming die actief is als:
  - a. transportbedrijf, te weten een onderneming die in opdracht van derden goederen vervoert;
  - b. verlader, te weten een onderneming die een transportbedrijf opdracht geeft tot het vervoeren van goederen; of
  - c. eigen vervoerder, te weten een onderneming met een eigen wagenpark waarvan het vervoeren van goederen niet het hoofddoel is, doch onderdeel vormt van de bedrijfsvoering.
3. Tot het samenwerkingsverband behoort ten minste één onderneming die:
  - a. houder is als bedoeld in artikel 1 van de Wet vrachtwagenheffing; en
  - b. ten minste één voertuig van categorie N2 of N3 volgens verordening 2018/858 op haar naam heeft staan, hetgeen blijkt uit het kentekenregister als bedoeld in artikel 42 van de Wegenverkeerswet 1994.

#### Artikel 1.5 Subsidiabele kosten

1. De volgende kosten komen in aanmerking voor subsidie:
  - a. personeelskosten voor het uitvoeren van het project door direct bij de subsidiabele activiteiten



betrokken personen, werkzaam bij een deelnemer aan het samenwerkingsverband, 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, te weten andere kosten waarvoor een factuur of document met gelijkwaardige bewijskracht kan worden overgelegd, bij het uitvoeren van het project.

2. Het subsidiabele uurtarief bedraagt maximaal € 125 per uur exclusief btw indien kosten voor de inzet van externe personen worden opgevoerd als kosten derden.

#### **Artikel 1.6 Niet-subsidiabele kosten**

Voor subsidie komen niet in aanmerking de kosten van:

- a. investeringen in aanschaf, huur, onderhoud of vervanging van onroerende zaken;
- b. investeringen in de aanschaf, huur, onderhoud of vervanging van vervoermiddelen, te weten transportmiddelen, voertuigen of vaartuigen waarmee goederen kunnen worden getransporteerd.

#### **Artikel 1.7 Hoogte subsidie**

1. De subsidie bedraagt 75% van de in aanmerking komende kosten, met een minimum van € 25.000 en een maximum van € 100.000.
2. Van de in aanmerking komende kosten betreft ten hoogste 50% kosten voor inzet van externe personen.

#### **Artikel 1.8 Subsidieplafond**

Het subsidieplafond bedraagt voor het jaar 2025 € 3.600.000.

#### **Artikel 1.9 Wijze van verdelen**

De Minister verdeelt het beschikbare bedrag op volgorde van binnenkomst van de aanvragen.

#### **Artikel 1.10 Aanvraag**

1. Een aanvraag om subsidie als bedoeld in artikel 1.3 wordt ingediend bij de Minister met gebruikmaking van een aanvraagformulier zoals dat door de Minister is vastgesteld.
2. De aanvraag voor subsidieverlening kan worden ingediend van 4 november 2025, 9:00 uur, tot en met 30 december 2025, 12:00 uur.
3. Een aanvraag tot subsidieverlening bevat naast de in artikel 10, vierde lid, van het Kaderbesluit genoemde gegevens ten minste:
  - a. naam en adres van de deelnemers aan het samenwerkingsverband;
  - b. contactpersoon met contactgegevens van de deelnemers aan het samenwerkingsverband;
  - c. een samenwerkingsovereenkomst als bedoeld in artikel 26, eerste lid, onderdeel a, van het Kaderbesluit;
  - d. een projectplan waarbij gebruik is gemaakt van het format projectplan dat op de website van RVO is geplaatst, en dat de daarin opgenomen onderdelen bevat;
  - e. de hoogte van het bedrag van eventuele reeds aangevraagde of ontvangen subsidies van andere bestuursorganen voor dezelfde kosten of activiteiten;
  - f. een verklaring de-minimissteun voor elke deelnemer aan het samenwerkingsverband.

#### **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 € 25.000;
- b. uit het projectplan blijkt dat het aantal in Nederland te reduceren vrachtwagenkilometers structureel minder dan 15.000 per jaar bedraagt;
- c. uit het projectplan blijkt dat de kilometerreductie geheel of gedeeltelijk plaatsvindt door vervoer te laten plaatsvinden door een andere modaliteit dan wegvervoer;
- d. uit het projectplan niet blijkt dat het gebruik van deze regeling toegevoegde waarde heeft voor een bestaand samenwerkingsverband, of
- e. een deelnemer aan het samenwerkingsverband reeds eerder een subsidie op grond van deze regeling heeft ontvangen.



#### **Artikel 1.12 Verplichtingen subsidieontvanger**

1. In aanvulling op artikel 17 van het Kaderbesluit is de subsidieontvanger verplicht het project binnen 12 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 op goede gronden kan aantonen dat de benodigde tijd voor de realisatie van het project langer is dan 12 maanden.
3. De ontheffing, bedoeld in het tweede lid, betreft maximaal zes maanden.

#### **Artikel 1.13 Voorschot**

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

#### **Artikel 1.14 Subsidievaststelling**

1. De subsidieontvanger dient uiterlijk dertien weken nadat de activiteit is afgerond de 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 samenvatting van de resultaten van het project ten behoeve van openbare kennisdeling.

#### **Artikel 1.15 Staatssteun**

De subsidie wordt verleend in overeenstemming met de de-minimisverordening.

### **HOOFSTUK 2 SLOTBEPALINGEN**

#### **Artikel 2.1 Evaluatie**

De Minister publiceert voor 1 oktober 2030 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 1 oktober 2025 en vervalt met ingang van 1 oktober 2030, 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 Samenwerking in de logistieke keten.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
R. Tieman*



## TOELICHTING

### Algemeen

#### 1. Inleiding

Op grond van de Tijdelijke subsidieregeling Samenwerking in de logistieke keten (hierna: de regeling) kunnen subsidies worden verstrekt aan samenwerkingsverbanden van ondernemingen die actief zijn in de logistieke keten. De subsidie is bedoeld voor het uitvoeren van projecten in de logistieke keten op het gebied van kilometerreductie.

#### 2. Hoofdpijnen van de regeling

##### Doel

Het doel van deze regeling is het stimuleren van een verandering van de efficiëntie in de logistieke keten, uitmondend in het structureel verminderen van het aantal in Nederland gereden vrachtwagenkilometers in de logistieke keten. Het gaat om in Nederland gereden kilometers, zodat de efficiëntiewinst direct in Nederland landt. Dit sluit aan bij de Klimaatwet. Die kent een nationaal reductiedoel. Het gaat bij de logistieke keten (alle stappen die nodig zijn om een product van de leverancier naar de klant te brengen) in deze regeling primair om de wegvervoerssector. Deze bestaat uit transportbedrijven (inclusief eigen rijders/ZZP-ers), verladers en eigen vervoerders.

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat in 2050 het goederenvervoer volledig emissievrij is. Dit doel wordt grotendeels behaald door het vergroenen van de vrachtwagens. Afgesproken is dat in 2030 30% van de nieuw verkochte vrachtwagens emissievrij is, en dat vanaf 2040 alle nieuwverkopten emissievrij zijn. Daarnaast is het de verwachting dat er ook emissiewinst valt te behalen door efficiënter vervoer. De regeling draagt aan dit laatste bij.

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

##### Keuze voor subsidie

1 juli 2026 is de geplande startdatum van de Vrachtwagenheffing (VWH) in Nederland. De doelstelling daarvan is bijdragen aan een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem. Dit gebeurt met het uitvoeren van een heffingssysteem waarbij betaald wordt per gereden kilometer door het toepassen van de principes 'de gebruiker betaalt', respectievelijk 'de vervuiler betaalt'. Daarnaast wordt, door zowel de heffing als door het gebruik van de opbrengst van de heffing, een stevige impuls gegeven aan de transitie naar een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem. De afspraak met de sector (Evofenedex namens de verladers, TLN en VERN namens de transportsector) is dat de netto-opbrengsten van de VWH teruggesluisd worden ten behoeve van het wegtransport. Dit heet Terugsluis. De maatregelen die vallen onder de Terugsluis zijn vastgelegd in het Meerjarenplan Terugsluis Vrachtwagenheffing 2026-2030. Onderdeel van de maatregelen zijn onder andere subsidies voor de aanschaf van zero-emissie voertuigen (AanZET) en private laadinfrastructuur (SPriLa). Daarnaast is binnen de Terugsluis een aantal maatregelen gedefinieerd op het gebied van logistieke efficiëntie, waar deze regeling onderdeel van is. Het doel van dit pakket aan maatregelen is het significant reduceren van het aantal gereden kilometers en het stimuleren van innovatie in de sector. De regeling is complementair aan en borduurt voort op andere regelingen die zich richten op wegtransport, zoals het terugsluisproject 'Meten en verbeteren CO<sub>2</sub>-emissies'.

De regeling richt zich op het stimuleren van de samenwerking binnen de logistieke keten. Door inefficiëntie in de logistieke keten worden er meer kilometers gereden dan wenselijk. Consequentie hiervan is een grotere belasting van bestaand wegennetwerk, met bijbehorende hogere kosten (heffing) voor de transportondernemer en een hogere CO<sub>2</sub>-uitstoot. Met de samenwerking die met deze regeling wordt gestimuleerd, kunnen deze negatieve gevolgen worden beperkt. Daarnaast kan door samenwerking bijvoorbeeld de dropdichtheid<sup>1</sup> worden verhoogd, de beladingsgraad worden geoptimaliseerd of het aantal leeg gereden kilometers worden verlaagd. Deze voorbeelden zijn niet uitputtend. De regeling biedt, binnen de daarin opgenomen eisen, de mogelijkheid tot een eigen inhoudelijke invulling van activiteiten.

<sup>1</sup> Het aantal afleveradressen van zendingen binnen een bepaald gebied

Ketensamenwerking, oftewel samenwerking tussen verschillende partijen in de vervoerssector die is gericht op het verhogen van de beladingsgraad of anderszins efficiënter gebruik maken van bestaande transportcapaciteit, komt nauwelijks spontaan tot stand. Veelal is deze afhankelijk van de toewijding van betrokken personen, is het onderlinge vertrouwen laag en wegen commerciële belangen zwaar. Een andere belangrijke reden waarom samenwerking niet van de grond komt, is dat er kosten moeten worden gemaakt terwijl de opbrengsten onzeker zijn. Door met deze regeling bij te dragen in deze kosten wordt het risico voor ondernemers verkleind.

In het geval ketensamenwerking wel tot stand komt, blijkt deze vaak niet duurzaam en structureel. Projecten en initiatieven die in het verleden zijn gestart (zoals SELIS, LOGISTAR of COMPOSE), betroffen veelal top-down activiteiten. Er werd een systeem bedacht (zoals een online marktplaats voor goederen) en uitgewerkt, waarna er bedrijven gezocht werden die van het systeem gebruik wilden maken. In veel gevallen bleek een dergelijk systeem uiteindelijk niet succesvol door bijvoorbeeld de aanvullende kosten. De huidige benadering gaat daarentegen uit van een bottom-up aanpak. Ondernemingen kunnen naar eigen inzicht de samenwerking invullen, en vormgeven op een manier die het beste past bij de bedrijfsvoering van de samenwerkende ondernemingen. Via de regeling wordt een deel van de initiële kosten vergoed en kan ervaren worden of de samenwerking ook op langere termijn voortgezet kan worden.

De inzet van de regeling is dat deze laagdrempelig toegankelijk is en goed kan worden ingezet door de doelgroep. De subsidie zorgt voor activering van de doelgroep. De vorm van de projecten waarvoor subsidie aangevraagd kan worden staat vrij, mits deze resulteren in blijvend minder vrachtwagenkilometers. Deze 'bottom-up benadering' zorgt voor draagvlak, hetgeen noodzakelijk is om het effect van de projecten ook na afronding van de subsidie door te laten lopen. De regeling is dan ook niet te vergelijken met andere regelingen.

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.

#### Doelgroep

De doelgroep van de regeling bestaat primair uit de volgende soorten ondernemingen:

- transportbedrijven (inclusief eigen rijders/ZZP-ers);
- verladers;
- eigen vervoerders.

Daarnaast kunnen andersoortige ondernemingen uit de logistieke sector deelnemen, zoals opdrachtgevers of afnemers van transportbedrijven.

De beoogde samenwerking kan verticaal, horizontaal of gebiedsgericht zijn. Bij verticale samenwerking gaat het om bedrijven in één gezamenlijke keten, bijvoorbeeld verlader, vervoerder en ontvanger. Horizontale samenwerking betreft vergelijkbare bedrijven, zoals transporteurs, die bijvoorbeeld processen op elkaar afstemmen of lading uitwisselen. Gebiedsgerichte samenwerking vindt plaats tussen bedrijven die niet noodzakelijkerwijs deel uitmaken van dezelfde keten, maar die wel in een gezamenlijk gebied actief zijn (zoals een stadscentrum, bedrijventerrein of corridor). Het kan zowel om bestaande als om nieuwe samenwerkingsverbanden gaan. Als het een bestaand samenwerkingsverband betreft, geldt daarbij wel dat duidelijk moet zijn welke toegevoegde waarde het project heeft voor het samenwerkingsverband (zie artikel 1.11, onderdeel d).

#### Verwachte impact van de regeling

De gemiddelde beladingsgraad van wegtransport is in Nederland lager dan het Europees gemiddelde. Van elke vier vrachtwagens die rondrijden, rijdt er gemiddeld één leeg. De verwachte impact is dat de regeling een forse stimulans geeft aan het structureel verminderen van het aantal gereden vrachtwagenkilometers in de vervoerssector. Uit de regeling vloeit voort dat uit het projectvoorstel moet blijken dat het aantal te reduceren vrachtwagenkilometers minimaal 15.000 per jaar is. Met het beschikbare budget kunnen minimaal 36 projectvoorstellen van subsidie worden voorzien. De minimale impact wordt daarmee geschat op 540.000 vrachtwagenkilometers. Belangrijk te benadrukken is dat het doel van de regeling ook is ervan te leren welke voorstellen wel en niet werken. Het is daarmee niet per definitie gezegd dat het aantal te reduceren vrachtwagenkilometers, zoals dat blijkt uit het projectvoorstel, ook daadwerkelijk wordt behaald.

De geschatte afname in vrachtwagenkilometers heeft een positieve financiële impact op de subsidieontvangers. Het rijden van vrachtwagenkilometers gaat bovendien in de komende jaren zwaarder belast worden door onder meer de invoering van de vrachtwagenheffing, het systeem voor emissiehandel ETS-2 en het verlies van de tijdelijke accijnskorting op brandstof. Afname van gereden



vrachtwagenkilometers als gevolg van deze subsidie leidt daarmee tot minder lasten voor de betrokken ondernemers.

### **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 1.3 gaat het om diensten 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 subsidie verstrekt in overeenstemming met de de-minimisverordening.<sup>2</sup>

### **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

De gegevensverwerking binnen deze regeling verloopt op identieke wijze als bij de Aanschafsubsidie-regeling Zero Emissie Trucks (AanZET), waarvoor een Data Protection Impact Assessment (DPIA) is uitgevoerd. De DPIA voor de subsidieregeling AanZET is positief beoordeeld door de Autoriteit Persoonsgegevens (AP). Omdat dit geen toegevoegde waarde zou hebben is deze regeling daarom niet voorgelegd aan de functionaris gegevensbescherming (FG) van het Ministerie van IenW of aan de Autoriteit Persoonsgegevens voor advies.

### **5. Financiële gevolgen**

De regeling steunt ondernemingen in de logistieke keten die overwegen aan de slag te gaan met kilometerreductie 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 aanvrager een aanvraag voor subsidieverlening via het digitale loket van RVO indienen. Aanvragers moeten de aanvraag met behulp van eHerkenning

<sup>2</sup> 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.



indienen. Naast de formele informatie nodig voor de aanvraag, dient ook een projectplan te worden ingediend. De beoordeling vindt voornamelijk plaats op basis van dit projectplan. Voor het projectplan is een vast kader ontwikkeld. 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. Na afronding van de activiteit volgt het verzoek tot vaststelling. Bij de vaststelling wordt de rest van de subsidie uitbetaald, tenzij er reden is voor een lagere vaststelling.

De tijd die een subsidieaanvrager aan deze stappen besteedt, is afhankelijk van de complexiteit van het project. De verwachting is dat een subsidieaanvrager gemiddeld 22 uur per aanvraag besteedt aan deze stappen. Hierbij betreft het de volgende stappen:

- Kennisnemen regelingstekst en voorwaarden: 2 uur
- Opstellen en invullen projectplan: 8 uur
- Invullen aanvraagformulier plus bijlagen: 2 uur
- Opstellen en invullen eindrapportage: 8 uur
- Invullen vaststellingsformulier: 2 uur

De subsidieaanvrager (penvoerder) zal de andere deelnemers van het samenwerkingsverband vermoedelijk betrekken bij de stappen 'Kennisnemen regelingstekst en voorwaarden', 'Opstellen en invullen projectplan' en 'Opstellen en invullen eindrapportage'. Verwachting is dat zij hier elk 25% van de tijd van de penvoerder aan besteden. Per deelnemer aan het samenwerkingsverband is dat gemiddeld 4,5 uur per aanvraag. De totale verwachte tijdsbesteding voor een aanvraag vanuit een samenwerkingsverband met drie partijen komt daarmee op 31 uur.

Voor het berekenen van de regeldruk voor de aanvragers wordt een standaardtarief van € 60 gehanteerd. In totaal is de regeldruk voor een aanvrager daarmee maximaal € 1.860 per aanvraag. Uitgaande van een subsidiebedrag van € 25.000 tot en met € 100.000 betekent dit een regeldruk van 1,9 tot 7,4%. Met de kennis van nu worden ongeveer 36 aanvragen voor subsidie per jaar verwacht, steeds voor het maximale bedrag van € 100.000. Daarmee is de macro regeldruk van deze regeling jaarlijks maximaal € 66.960. Dit bedrag is 1,9% van het jaarlijkse subsidiebudget van € 3.600.000.

In algemene zin geldt dat voor aanvang van een nieuwe subsidieronde zal worden geëvalueerd hoe de vorige openstellingsperiode is verlopen. Daarbij zal worden bekeken of de praktijkervaringen aanleiding vormen om verbeteringen door te voeren.

#### Advies Adviescollege toetsing regeldruk

Deze regeling is aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd ter toetsing. Op 26 juni 2025 heeft ATR geadviseerd over de gevolgen voor de regeldruk. ATR adviseert onder meer een concrete doelstelling in de subsidieregeling op te nemen om naderhand de effectiviteit van de regeling te kunnen vaststellen. Naar aanleiding van dit adviespunt is in paragraaf 2 van de toelichting het onderdeel 'verwachte impact van de regeling' uitgebreid.

Daarnaast adviseert ATR in de toelichting aandacht te besteden aan mogelijk minder belastende alternatieven. Naar aanleiding van dit adviespunt is in paragraaf 2 van de toelichting het onderdeel 'keuze voor de subsidie' uitgebreid.

Verder adviseert ATR toe te lichten of een MKB-toets is uitgevoerd en zo niet, om aan te geven waarom niet. Dit adviespunt is verwerkt in het volgende onderdeel van deze paragraaf.

ATR adviseert tot slot de regeldrukberekening aan te vullen conform de rijksbrede methodiek. Dit adviespunt is in deze paragraaf verwerkt in het onderdeel 'regeldrukeffecten'.

#### MKB-toets

Bij het opstellen van de regeling is meermaals geprobeerd een MKB-toets te organiseren en zo inzicht te krijgen in de gevolgen van deze nieuwe subsidieregeling voor ondernemers. De MKB-toets heeft door tijdgebrek bij de beoogde deelnemers geen doorgang gevonden. De beoogde deelnemers hebben input kunnen leveren via de internetconsultatie. Hierbij geldt dat de regeling geen aanzienlijke gevolgen heeft voor de regeldruk, waardoor het niet bezwaarlijk is dat de MKB-toets niet is uitgevoerd.

#### Advies vooraf

Bij het opstellen van deze regeling zijn stakeholders geraadpleegd. Bedrijven en brancheorganisaties zijn via diverse verkennende gesprekken en bedrijfsbezoeken meegenomen in de ontwikkeling van



deze regeling. In de betreffende overleggen werd de totstandkoming van deze subsidie door deze stakeholders aangemoedigd. Dit omdat breed wordt gedeeld dat samenwerking in de keten (zoals deze regeling die stimuleert) niet spontaan tot stand komt.

#### Internetconsultatie

Deze regeling heeft van 30 mei tot en met 29 juni 2025 open gestaan voor openbare internetconsultatie. In totaal zijn er 10 reacties ontvangen, waarvan 6 openbaar. Reacties zijn voornamelijk afkomstig van bedrijven en branche- en belangenorganisaties. Daarnaast heeft een lokale overheid gereageerd.

Bij de openstelling van de internetconsultatie is specifiek 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 (wat betreft de beoogde kilometerreductie).

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 de effectiviteit 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. Zo is in de toelichting meer beleidsmatige context toegevoegd doordat nu beschreven staat dat de regeling slechts één van meerdere regelingen is uit het Meerjarenplan Terugsluis Vrachtwagenheffing 2026-2030. Verder is in de toelichting verduidelijkt dat ook bestaande samenwerkingen deze subsidie kunnen aanvragen, zolang ze voldoen aan de vereisten en de regeling van meerwaarde is voor de samenwerking. Daarnaast is verduidelijkt dat de regeling na elke openstelling geëvalueerd wordt, en dat geleerde lessen uit eerdere openstellingen kunnen leiden tot een aanpassing van de vereisten bij eventuele volgende openstellingen.

Er zijn ook suggesties gedaan die niet tot een wijziging hebben geleid. Zo werd twee keer de suggestie gedaan om het minimale aantal deelnemers voor een samenwerkingsverband terug te brengen van drie naar twee. Dit voorstel is niet overgenomen. Met het terugbrengen van het minimale aantal deelnemers naar twee zouden samenwerkingsverbanden naar verwachting doorgaans bestaan uit een bestaande commerciële relatie tussen leverancier en klant. Dit zou niet passen bij het in paragraaf 2, onder keuze voor subsidie, genoemde doel te leren van de verschillende soorten samenwerkingen. Een beperking tot twee deelnemers verkleint de mogelijkheid dat de regeling het vormen van nieuwe samenwerkingsverbanden en creativiteit stimuleert.

Op <https://www.internetconsultatie.nl/silk> is een uitgebreid verslag van de internetconsultatie na te lezen.

### **7. Inwerkingtreding en horizonbepaling**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2025. De regeling geldt voor een periode van vijf jaar en vervalt per 1 oktober 2030. De regeling blijft wel van toepassing op subsidies die voor deze datum zijn aangevraagd.

Met de datum van inwerkingtreding wordt afgeweken van de in het systeem van vaste verandermomenten opgenomen minimale invoeringstermijn van twee maanden tussen publicatie en inwerkingtreding. Aanleiding daarvoor is dat met een inwerkingtreding op 1 oktober de regeling nog dit jaar kan worden toegepast. Dit is in het voordeel van de aanvragers. De uitzondering is gerechtvaardigd omdat dit gelet op de jaarindeling aanmerkelijke ongewenste private nadelen voorkomt (artikel 4.17, vijfde lid, onderdeel a, van de Aanwijzingen voor de regelgeving). Daarbij geldt dat de tijd tussen de publicatie van de regeling en de aanvang van de openstellingsperiode wel minimaal twee maanden bedraagt. Daarnaast wordt de doelgroep van de regeling geïnformeerd door informatie op de website van RVO.

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 1.3 Subsidiabele activiteiten*

In het algemene deel van deze toelichting is het belang van ketensamenwerking, oftewel samenwer-



king tussen verschillende partijen in de logistieke keten, aan bod gekomen. Daarom kan de Minister subsidie verstrekken voor het uitvoeren van activiteiten die een samenwerkingsverband uitvoert om tot vrachtwagenkilometerreductie te komen. Aanvragers kunnen in het project barrières of knelpunten wegnemen die in de weg staan aan structurele reductie van het aantal kilometers dat wordt gereden.

#### *Artikel 1.4 Aanvrager*

##### **eerste lid**

Een aanvraag op grond van deze regeling kan worden ingediend door een samenwerkingsverband van ten minste drie ondernemingen. Het Kaderbesluit definieert wat een samenwerkingsverband is.

Aan het samenwerkingsverband nemen ten minste drie ondernemingen deel. Daarbij is vereist dat elke onderneming is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel. Dit kan ook buitenlandse ondernemingen betreffen.

Overeenkomstig artikel 26 van het Kaderbesluit dient de penvoerder namens het samenwerkingsverband de aanvraag in, met daarbij gevoegd een overeenkomst betreffende de samenwerking en een verklaring van de deelnemers van het samenwerkingsverband waarin een penvoerder is aangewezen. De penvoerder is de door een samenwerkingsverband aangewezen natuurlijk persoon of rechtspersoon die als gemachtigde van het samenwerkingsverband optreedt.

De beschikkingen, betalingen en correspondentie worden aan de penvoerder toegezonden.

De penvoerder van een samenwerkingsverband doet onverwijld mededeling aan de Minister nadat een verzoek tot verlening van surseance van betaling of faillietverklaring van hem, dan wel een aangifte of vordering daartoe bij de rechtbank is ingediend.

##### **tweede en derde lid**

Aan het samenwerkingsverband neemt ten minste één onderneming deel die actief is als transportbedrijf, verlader of eigen vervoerder. Deze eis hangt samen met de doelgroep van deze regeling. Daarnaast kunnen ook andersoortige ondernemingen deel uitmaken van het samenwerkingsverband.

Aan het samenwerkingsverband neemt in elk geval één houder deel (een onderneming die vrachtwagenheffing betaalt), die tenminste één vrachtwagen op haar naam heeft geregistreerd in het kentekenregister van categorie N2 of N3 volgens verordening 2018/858. Deze eis vloeit voort uit de afspraak dat de netto-opbrengsten van de VWH worden teruggesluisd ten behoeve van het wegtransport.

Bij een onderneming deel die actief is als transportbedrijf of eigen vervoerder (tweede lid) en een houder (derde lid) kan het om dezelfde onderneming gaan.

#### *Artikel 1.5 Subsidiabele kosten*

##### **eerste lid**

##### **onderdeel a**

Deelnemers aan het samenwerkingsverband kunnen hun medewerkers activiteiten laten verrichten in het project. Voor de bijbehorende kosten geldt een vast uurtarief van € 60. Het betreft een forfaitair vastgesteld uurtarief als bedoeld in artikel 7, tweede lid, onderdeel c, van het Kaderbesluit. Dit uurtarief betreft zowel directe als daaraan toegerekende indirecte kosten. Als een aanvrager daarnaast directe kosten (zoals loonkosten en bijbehorende werkgeverslasten) of indirecte kosten (zoals managementkosten of afschrijvingskosten voor meubilair) opvoert, zal voor die kosten geen subsidie worden toegekend.

##### **onderdeel b**

Bij kosten derden gaat het bijvoorbeeld om kosten voor de inzet van externe personen, of om kosten zoals voor de aanschaf van planningsoftware.

De subsidiabele kosten zijn beperkt tot de kosten in het eerste lid. Als een aanvrager andere kosten opvoert dan personeelskosten als bedoeld in onderdeel a of kosten derden als bedoeld in onderdeel b, komen deze niet voor subsidie in aanmerking. Een aanvrager kan bijvoorbeeld dus geen afschrijvingskosten opvoeren van goederen of materialen die reeds in haar bezit zijn.



## **tweede lid**

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

### ***Artikel 1.6 Niet-subsidiabele kosten***

Niet alle kosten derden zijn subsidiabel. Kosten van, kort samengevat, investeringen in onroerende zaken komen niet in aanmerking voor subsidie. De reden hiervoor is dat de projecten gericht moeten zijn op samenwerking in de logistieke keten, niet op het uitbreiden van bijvoorbeeld loodsen. Daarnaast is de aanschaf van vervoermiddelen niet subsidiabel. De reden hiervoor is dat dit niet past bij een subsidie die samenwerking tussen verschillende partijen tot stand wil brengen. Daarbij zou de maximale subsidiehoogte al snel worden bereikt bij de aanschaf van vervoermiddelen, waardoor voor samenwerking geen plek meer zou zijn. Het gaat nadrukkelijk om alle soorten vervoermiddelen. Dus niet alleen voertuigen, maar ook bijvoorbeeld duwbakken of schepen komen niet in aanmerking voor subsidie. Voor de aanschaf van vervoermiddelen zijn bovendien andere regelingen beschikbaar, zoals de Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET en de Subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2023–2026.

### ***Artikel 1.7 Hoogte subsidie***

In het eerste lid is opgenomen dat de subsidie minimaal € 25.000 bedraagt. De reden hiervoor is dat subsidies onder € 25.000 niet goed passen bij de projecten uit deze regeling, terwijl dergelijke subsidies wel hoge uitvoeringslasten opleveren. De verwachting is dat veel projectaanvragen dichtbij of op het maximum zullen liggen. Van de subsidie kan ten hoogste 50% de inzet van externe personen betreffen. Dit voorkomt projectaanvragen waarin (vrijwel) alle kosten de inhuur van adviseurs betreft. In dergelijke projecten is het risico dat de eigen inspanning van de deelnemende partijen ontbreekt. Die inspanning is onontbeerlijk om de samenwerking tot een succes en structureel te maken.

### ***Artikel 1.9 Wijze van verdelen***

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

Bij deze verdelingswijze 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, voorrang heeft 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 is vast te stellen welke aanvraag feitelijk het eerst is binnengekomen, terwijl dat in deze situatie wel verstrekkende 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](http://www.rvo.nl). Een van die formulieren is het format projectplan. Hierin staat een aparte lijst met elementen die een aanvrager in de begroting opneemt. De aanvraag moet met behulp van eHerkenning worden ingediend.

Voor de verklaring de-minimissteun 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 enkele specifieke afwijzingsgronden. In onderdeel a is voor de duidelijkheid opgenomen dat de subsidie wordt geweigerd als deze minder dan € 25.000 bedraagt. Dat een aanvraag in zo'n geval wordt afgewezen, vloeit al voort uit het minimumbedrag in artikel 1.7, eerste lid, in combinatie met artikel 11 van het Kaderbesluit.

Op grond van onderdeel b wordt de subsidie geweigerd als het aantal in Nederland te reduceren kilometers minder dan 15.000 per jaar bedraagt. Dit voorkomt dat subsidie wordt verstrekt voor een project met een beperkte kilometerreductie in Nederland.

De weigeringsgrond in onderdeel c leidt ertoe dat de subsidie wordt geweigerd als blijkt dat de kilometerreductie plaatsvindt door vervoer te laten plaatsvinden door een andere modaliteit dan wegvervoer. Dit voorkomt dat de subsidie wordt gebruikt voor het simpelweg verplaatsen van de kilometers van weg naar water, lucht of spoor, in plaats van voor oplossingen om minder kilometers te maken.

Uit de weigeringsgrond in onderdeel d volgt dat het gebruik van de regeling een toegevoegde waarde moet hebben voor een bestaande samenwerking. De aanvrager moet in zo'n geval in het projectplan onderbouwen welke nieuwe activiteiten de regeling mogelijk maakt. Deze vraag is onderdeel van het format projectplan. De weigeringsgrond betreft een expliciete invulling van de algemene weigeringsgrond uit artikel 12, onderdeel d, van het Kaderbesluit (de Minister wijst de aanvraag af als het aannemelijk is dat de activiteiten ook zonder subsidie worden uitgevoerd). Deze algemene weigeringsgrond blijft onverkort van toepassing. Als om een andere reden het oordeel volgt dat aannemelijk is dat de activiteiten ook zonder subsidie worden uitgevoerd, wordt de aanvraag dan ook afgewezen.

Tot slot wordt de subsidie geweigerd als een deelnemende onderneming al eerder subsidie op grond van deze regeling heeft ontvangen. De regeling wil zoveel mogelijk samenwerking tussen verschillende partijen tot stand brengen. Daarbij past niet dat sommige ondernemingen diverse keren in een samenwerkingsverband terugkomen.

#### *Artikel 1.12 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. Daarbij bestaat de mogelijkheid deze termijn eenmalig met maximaal 6 maanden te verlengen.

#### *Artikel 1.14 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. De aanvraag om vaststelling van de subsidie wordt ingediend via een door RVO beschikbaar gesteld aanvraagformulier. In dit formulier zal onder meer aan bod komen tot welke kilometerreductie het project heeft geleid, en tot welke kilometerreductie dit na de projectperiode zal leiden. Bij de subsidievaststelling wordt beoordeeld of de activiteiten conform het projectplan zijn uitgevoerd. Als dit is gebeurd, wordt de subsidie conform de aanvraag vastgesteld. Indien de kilometerreductie in de uitvoering onverhoopt toch niet uitpakt zoals gedacht, dan kan bij deze beoordeling aan bod komen wat daarvoor de reden is.

Om de effecten van de subsidieregeling te verbreden, maakt de Minister de samenvattingen van het project openbaar. Hierdoor kunnen andere partijen kennisnemen van goede praktijken die ontvangers van deze subsidies hebben ontwikkeld. Gelet hierop maakt de subsidieontvanger een samenvatting van de eindresultaten van het project. De subsidieontvanger stuurt deze samenvatting mee met de aanvraag om vaststelling. RVO stelt ook voor de samenvatting een digitaal formulier beschikbaar.

De regeling wordt indien daar aanleiding voor is voor elke openstelling aangepast op basis van lessen uit eerdere openstellingen.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
R. Tieman*