

Aandachtspunten voor versterking van de SiLK-regeling en de monitoring ervan

Positief advies voor een effectievere inzet van de terugsluismiddelen

De conceptregeling SiLK biedt een waardevolle stimulans voor innovatie en verduurzaming in de logistieke keten. Om het volledige potentieel van deze regeling te benutten, zijn er enkele aandachtspunten die kunnen bijdragen aan een bredere effectiviteit, betere uitvoerbaarheid en sterkere impact.

Penvoerders namens het Topsector Logistiek netwerk,
Frans Cruijssen, Walther Ploos van Amstel, Machteld Leijnse en Guido de Wit

1. Breder ketenperspectief als uitgangspunt

Samenwerking in de keten is een middel en geen doel op zichzelf. Het doel moet centraal staan in de regeling. De huidige focus op het verminderen van vrachtwagenkilometers is begrijpelijk, maar kan worden versterkt door een bredere ketenbenadering. Door te sturen op logistieke prestatie-indicatoren zoals tonkilometers per gereden kilometer of ketenefficiëntie (Load Performance Indicator, LPI) wordt voorkomen dat efficiëntie op één deel van de keten leidt tot extra kilometers elders. Dit stimuleert structurele verbeteringen.

2. Ruimere definitie van subsidiabele activiteiten

Het is mogelijk wenselijk om de reikwijdte van de regeling te verbreden zodat ook innovatieve dienstverleners, zoals IT-platforms, leaseconcepten en nieuwe toetreders, ook in aanmerking komen. Deze partijen leveren een aantoonbare bijdrage aan de efficiëntie van de keten, ook als zij zelf geen transport uitvoeren. Mogelijk valt dit onder een van de andere categorie 5 maatregelen?

3. Vergroot de toegankelijkheid voor het mkb

Momenteel vallen mogelijk kleinere bedrijven (zoals mkb-ondernemingen die minder dan 200.000 km per jaar rijden) buiten de regeling, omdat zij lastig 15.000 km kunnen besparen per jaar. Juist deze bedrijven vormen een belangrijk deel van de markt en zijn gebaat bij ondersteuning in hun professionaliseringsslag. Een meer inclusieve aanpak draagt bij aan bredere impact.

4. Differentieer subsidiëring naar schaal en ambitie

Overweeg een flexibeler model waarbij het subsidiebedrag per project en per jaar wordt afgestemd op de aard en schaal van het project (en het aantal deelnemers). Dit voorkomt versnippering en stimuleert grotere, ambitieuze projecten. Het opnemen van een groeipad dat meebeweegt met de inkomsten uit de vrachtwagenheffing kan de regeling toekomstbestendiger maken. Overweeg ook van jaar-tot-jaar de effectiviteit en de mogelijk extra inzet van subsidie hier.

5. Versterk governance, monitoring en transparantie

Een robuust evaluatiekader van de initiatieven met duidelijke afspraken over jaarlijkse monitoring, governance en kennisdeling is essentieel. Denk aan:

- Onafhankelijke evaluaties van resultaten.

- Heldere afspraken over handhaving en verantwoording.
- Transparante publicatie van projectresultaten in een open kennisplatform en via het hoger onderwijs.

Ook een jaarlijkse evaluatie van het hele programma is aan te bevelen. In ieder geval ruim voor de genoemde datum van 1 oktober 2030. Dit geeft de mogelijkheid het programma bij te sturen en het effect te vergroten.

6. **Delen van opgedane lessen en opdoen van nieuwe lessen**

Samenwerking kan in verschillende vormen, bijvoorbeeld horizontaal, verticaal en gebiedsgericht. Er zijn veel geleerde lessen uit het verleden (IDVV, rond cross chain control center projecten en in bijvoorbeeld COMPOSE). Deze lessen zijn waardevol voor bedrijven die nieuwe samenwerkingen aan het vormgeven zijn. Door deze aan te bieden aan bedrijven worden valkuilen voorkomen. Ook in het programma wordt nieuwe kennis opgedaan. Om bedrijven steeds een stap verder te helpen is het van belang ook deze lessen weer te delen met bedrijven.

7. **Verbind met bestaande initiatieven en beleidslijnen**

Het is belangrijk om duidelijk aan te geven hoe de regeling zich verhoudt tot andere beleidsmaatregelen voor logistieke innovatie en efficiëntie die lopen via onder meer de terugsluis, TSL en Connekt. Een betere inbedding voorkomt overlap en bevordert synergie.

8. **Bevorder inclusiviteit en strategische impact**

Op grond van onze ervaring is het werken in samenwerkingsverbanden onderhevig aan diverse randvoorwaarden: Een fit op type werkzaamheden, onderling vertrouwen, gelijksoortige organisatie(cultuur) én voordeel voor elke deelnemende partij en transparantie over deze voordelen. De huidige first come, first serve-systematiek houdt hier beperkt rekening mee en bevordert daarmee niet per se de selectie van de beste voorstellen. Door ruimte te bieden voor gefaseerde indiening, langere voorbereidingstijd en clustering van aanvragen kan mogelijk meer structurele en samenhangende impact worden bereikt. Juist het mkb is hierbij gebaat.

Slotadvies

De SiLK-regeling heeft de potentie om een krachtige impuls te geven aan logistieke vernieuwing. Met een bredere ketenblik, een meer inclusieve opzet en sterke governance- en monitoringafspraken kan de regeling haar effectiviteit vergroten en bijdragen aan een toekomstbestendige logistieke sector.

Hier onder nog een aantal detailpunten die naar voren zijn gekomen tijdens het lezen die we jullie niet willen onthouden.

- Voor een lezer die wat verder van de terugsluis af staat is het op basis van de beschikbare documenten niet duidelijk dat dit slechts één van de maatregelen is naar de subsidies voor voertuigen, laadinfra en andere logistieke efficiëntie programma's.

- De zin “de transportsector wordt voornamelijk gedreven door wetgeving” komt op ons te kort door de bocht en te algemeen over.
- Transportsector en logistieke sector worden door elkaar gebruikt, maar betekenen wat anders.
- Het is ons onduidelijk of ook buitenlandse partijen subsidie mogen ontvangen, als zij in Nederland wegkilometers reduceren.