



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 22 juni 2026, nr. IENW/BSK-2026/95522, tot wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling Samenwerking in de logistieke keten in verband met aanpassingen van financiële en technische aard [KetenID 28972]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 4, eerste lid, onderdelen c, d, f, g en k, 8, eerste lid, 10, tweede lid, en 13 van het Kaderbesluit subsidies I en M;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Tijdelijke subsidieregeling Samenwerking in de logistieke keten wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1.1 worden in de alfabetische volgorde de volgende begripsbepalingen ingevoegd:

KVK-nummer: nummer waarmee een deelnemer aan het samenwerkingsverband staat ingeschreven in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel, bedoeld in artikel 12, onderdeel a, van de Handelsregisterwet 2007;

verbonden onderneming: onderneming als bedoeld in artikel 3, derde lid, van bijlage I van Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PbEU 2014, L 187);

B

Artikel 1.4, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. De aanhef komt te luiden:

2. Ten minste de helft van de ondernemingen van het samenwerkingsverband is actief als:

2. Onder vervanging van ‘; of’ aan het slot van onderdeel b door een puntkomma en onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel c door ‘; of’ wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

d. logistieke dienstverlener, te weten een onderneming die voor een verlader tegen vergoeding alle of een deel van de logistieke diensten van de toeleveringsketen verzorgt, niet-zijnde het vervoeren van goederen.

C

Aan artikel 1.5 worden twee leden toegevoegd, luidende:

3. De kosten van aangeschafte apparatuur en verbruikte materialen en hulpmiddelen worden berekend op basis van historische aanschafprijzen.

4. Afschrijvingskosten van apparatuur worden lineair berekend als fractie van de aanschafprijs op basis van bedrijfseconomische grondslagen en normen, met een minimale afschrijvingstermijn van vijf jaar.

D

In artikel 1.7, tweede lid, wordt ‘ten hoogste 50%’ vervangen door ‘ten hoogste 30%’.



E

Artikel 1.8 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1' geplaatst.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 2. Het subsidieplafond bedraagt voor het jaar 2026 € 5.000.000.

F

Artikel 1.10 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vernummering van het derde lid tot vierde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:
 3. De aanvraag voor subsidieverlening kan worden ingediend van 15 september 2026, 9:00 uur, tot en met 13 oktober 2026, 12:00 uur.
2. Aan het vierde lid wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel f door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:
 - g. een kopie van de voor- en de achterzijde van het kentekenbewijs waaruit blijkt dat de aanvrager houder is als bedoeld in artikel 1 van de Wet vrachtwagenheffing.

G

Artikel 1.11 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel d wordt ', of' vervangen door een puntkomma.
2. Onderdeel e komt te luiden:
 - e. twee of meer deelnemers reeds eerder gezamenlijk hebben deelgenomen aan een samenwerkingsverband dat een subsidie op grond van deze regeling heeft ontvangen;
3. Na onderdeel e worden vier onderdelen toegevoegd, luidende:
 - f. het samenwerkingsverband bestaat uit twee of meer deelnemers met hetzelfde KVK-nummer;
 - g. deelnemers met hetzelfde KVK-nummer onderdeel uitmaken van verschillende samenwerkingsverbanden;
 - h. het samenwerkingsverband bestaat uit meer dan één deelnemer die onderdeel uitmaakt van dezelfde verbonden onderneming; of
 - i. één van de deelnemers in het samenwerkingsverband minder dan 10% of meer dan 70% van het totaal van de voor alle deelnemers in het samenwerkingsverband voor subsidie in aanmerking komende kosten voor zijn rekening neemt.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2026.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans*



TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Deze regeling wijzigt de Tijdelijke subsidieregeling Samenwerking in de logistieke keten¹ (hierna: SiLK). Op grond van SiLK kunnen subsidies worden verstrekt om samenwerking tussen ondernemers uit de wegtransportsector te realiseren ten behoeve van het verminderen van het aantal gereden vrachtwagenkilometers in Nederland.

SiLK is onderdeel van het Meerjarenprogramma Terugsluis Vrachtwagenheffing 2026–2030². Dit meerjarenprogramma heeft onder andere als doel de Nederlandse vervoerssector te innoveren en te verduurzamen. Voor het realiseren van deze ambitie wordt geïnvesteerd in zowel zero-emissie voertuigen als in het logistiek efficiënter inrichten van wegtransport. SiLK zet in op het tweede onderdeel en stimuleert een verandering van de logistieke keten, uitmondend in het structureel verminderen van het aantal in Nederland gereden vrachtwagenkilometers. Dit leidt tot minder CO₂-uitstoot, wat aansluit bij het reductiedoel uit de Klimaatwet³.

2. Noodzaak tot wijziging

Van 4 november tot 30 december 2025 heeft de eerste openstelling van SiLK plaatsgevonden, met een budget van € 3,6 miljoen. De openstelling leverde 41 aanvragen op voor een bedrag van ruim € 3,8 miljoen. Uiteindelijk is voor ruim € 3,4 miljoen aan subsidie toegekend. Rekening houdend met het feit dat dit een eerste openstelling betrof, ziet de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: Minister) voldoende aanleiding voor een tweede openstelling.

Het is bovendien de bedoeling SiLK meerdere jaren achtereenvolgend open te stellen, om zo een structurele vermindering in vrachtwagenkilometers te bewerkstelligen. Voor SiLK zijn dan ook meerjarig middelen beschikbaar vanuit het meerjarenprogramma van de terugsluis vrachtwagenheffing. Met de terugsluis gaat een groot deel van de opbrengsten van de vrachtwagenheffing naar subsidies voor vrachtvervoer over de weg. Deze subsidies helpen ondernemers om dit vrachtvervoer te vernieuwen en duurzamer te maken. Met deze wijzigingsregeling wordt het subsidieplafond vastgesteld voor een openstelling in het jaar 2026. Voor deze openstelling is € 5 miljoen beschikbaar.

Bij de totstandkoming van SiLK is bewust ingezet op een lerende regeling, omdat er onvoldoende beeld was van het soort aanvragen dat vanuit de markt ingediend zou worden. Ervaringen uit de openstelling in 2025 hebben geleid tot het doorvoeren van enkele wijzigingen in SiLK, die in paragraaf 4 en de artikelsgewijze toelichting nader worden toegelicht.

Begrotingsbehandeling

De Tweede en Eerste Kamer hebben nog niet ingestemd met de begroting van het Ministerie van I&W voor 2026. Daarom kan er voor het kalenderjaar 2026 geen subsidieplafond worden vastgesteld zonder daar een voorbehoud bij te maken.

Een verlaging van een reeds bekend gemaakt en in werking getreden subsidieplafond heeft in de regel geen gevolgen voor reeds ingediende aanvragen. Artikel 4:28 van de Algemene wet bestuursrecht biedt hierop een uitzonderingsmogelijkheid voor subsidieplafonds die worden vastgesteld voordat de begroting is vastgesteld of goedgekeurd. Deze bepaling borgt dat een eventuele latere plafondverlaging voor deze regeling gevolgen heeft voor eerder ingediende aanvragen.

3. Verhouding tot bestaande regelgeving

Nationaal recht

Deze wijzigingsregeling is gebaseerd op het Kaderbesluit subsidies I en M⁴ (hierna: Kaderbesluit). Onderdeel B (wijziging van artikel 1.4) is gebaseerd op artikel 4, eerste lid, onderdeel c, van het Kaderbesluit, op grond waarvan nadere regels over aanvragers kunnen worden gesteld. Onderdeel C (wijziging van artikel 1.5) is gebaseerd op artikel 4, eerste lid, onderdeel f, van het

¹ Stcrt. 2025, 29588.

² Bijlage bij Kamerstukken II 2024/25, 31 305, nr. 472.

³ Stb. 2019, 253.

⁴ Stb. 2015, 96.



Kaderbesluit, op grond waarvan nadere regels kunnen worden gesteld over de in aanmerking komende subsidiabele kosten en op artikel 4, eerste lid, onderdeel k, van het Kaderbesluit, op grond waarvan nadere regels kunnen worden gesteld over de wijze van berekening van de subsidie of de hoogte van de subsidie.

Onderdeel D (wijziging van artikel 1.7) is eveneens gebaseerd op artikel 4, eerste lid, onderdeel k, van het Kaderbesluit.

Onderdeel E (wijziging van artikel 1.8) is gebaseerd op artikel 8, eerste lid, van het Kaderbesluit, op grond waarvan bij ministeriële regeling een subsidieplafond kan worden vastgesteld.

Onderdeel F (wijziging van artikel 1.10) is gebaseerd op artikel 10, tweede lid, van het Kaderbesluit, op grond waarvan regels kunnen worden gesteld over de periode waarbinnen de aanvraag wordt ingediend.

Ten slotte is onderdeel G (wijziging van artikel 1.11) gebaseerd op artikel 4, eerste lid, onderdeel d, van het Kaderbesluit, op grond waarvan nadere regels kunnen worden gesteld over een samenwerkingsverband en op artikel 13 van het Kaderbesluit, op grond waarvan andere afwijzingsgronden dan de afwijzingsgronden, bedoeld in artikel 11 en 12, van het Kaderbesluit kunnen worden vastgesteld.

Europeesrechtelijke aspecten

De subsidie wordt verstrekt in overeenstemming met de de-minimisverordening.⁵ Hiertoe wordt een door de aanvrager ingevulde en bij de aanvraag ingediende verklaring de-minimissteun getoetst, om te controleren of de aanvrager voldoet aan de voorwaarden van deze verordening, die bepaalt dat ondernemingen in een periode van drie jaar maximaal € 300.000 aan de-minimissteun kunnen ontvangen.

4. Inhoud van de wijzigingen

Samenstelling samenwerkingsverband

In de openstelling van 2025 werd reeds de voorwaarde gehanteerd dat minimaal één van de deelnemers aan het samenwerkingsverband houder als bedoeld in de Wet vrachtwagenheffing moet zijn. Ofwel: één van de deelnemers dient vrachtwagenheffing af te dragen. Op deze manier komen, zoals vastgelegd in de Wet vrachtwagenheffing, de netto-opbrengsten terug bij ondernemers uit de wegtransportsector ter verduurzaming en innovatie. Aanvullend op de voorwaarde van minimaal één heffingsplichtige deelnemer wordt met deze wijzigingsregeling toegevoegd dat ten minste de helft van de ondernemingen uit het samenwerkingsverband actief is in de logistieke keten. Waar tijdens de eerste openstelling de logistieke keten kon bestaan uit een transportbedrijf, verlader en een eigen vervoerder, wordt daar met deze wijzigingsregeling ook de logistieke dienstverlener aan toegevoegd. Deze toevoeging is afgestemd met vertegenwoordigers van de wegtransportsector.

Bij de eerste openstelling is gebleken dat er samenwerkingsverbanden gevormd werden waarvan slechts één deelnemer ondernemer was in de logistieke keten. Omdat met SiLK wordt beoogd om samenwerking in de logistieke keten en dus tussen meerdere logistieke partijen te realiseren, is dit als aanvullende eis toegevoegd. Op deze manier wordt meer gestuurd op het bereiken van het doel van SiLK en komen de middelen van deze subsidie in hogere mate terecht bij ondernemers die de heffing zelf hebben afgedragen.

Minimum en maximum percentage subsidie per partij

Er is met de aanpassing van artikel 1.11 een maximum- en een minimumpercentage toegevoegd van het totaal van de door alle deelnemers in het samenwerkingsverband in aanmerking komende kosten dat iedere deelnemer voor zijn rekening dient te nemen. Bij de eerste openstelling volgden aanvragen waarin de aangevraagde middelen dusdanig ongelijk verdeeld waren onder de deelnemers, dat de vraag zich aandeede of de aanvragers daadwerkelijk gingen samenwerken in hun project op de manier zoals bedoeld met SiLK. Bij een dergelijke samenwerking mag uitgegaan worden van een minimale bijdrage van elk van de deelnemers die onderdeel uitmaken van een samenwerkingsverband. Met het toevoegen van de minimum- en maximumpercentages wordt actief gestuurd op het leveren van een minimale bijdrage per deelnemer.

Kentekenbewijs

Als nieuw bewijsstuk bij de aanvraag wordt bij de openstelling van 2026 een kopie (scan) van het kentekenbewijs vereist van een voertuig waarvoor vrachtwagenheffing wordt afgedragen. Hierdoor

⁵ 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-minimissteun.



kan de aanvrager op een eenvoudige en duidelijke manier aantonen dat het voertuig op zijn naam staat. Het bewijsstuk betreft een kopie van de voor- en achterkant van het kentekenbewijs. Met de keuze van het kentekenbewijs als bewijsstuk is rekening gehouden met het zo laag mogelijk houden van de regeldruk voor aanvragers. De kopie van het kentekenbewijs komt dan ook in de plaats van het handmatig in het aanvraagformulier invullen van het kenteken, waarmee de foutgevoeligheid voor een verkeerd ingevoerd kenteken afneemt.

Verlaging maximumpercentage kosten externe inhuur

Het maximumpercentage voor de in aanmerking komende kosten voor inzet van externe personen is aangepast van 50% naar 30%. Ook met deze wijziging wordt bijgedragen aan het in hogere mate laten terugvloeien van de subsidiemiddelen naar de partijen die vrachtwagenheffing afdragen.

Beperking eerdere aanvragers

Deelnemers aan samenwerkingsverbanden die vanuit de eerste openstelling subsidie hebben ontvangen, kunnen in de tweede openstelling opnieuw subsidie ontvangen. Echter, dit is alleen mogelijk als zij onderdeel uitmaken van een nieuw samenwerkingsverband, met daarin geen enkele deelnemer uit het samenwerkingsverband waarmee eerder subsidie is verkregen. Met deze subsidie wil de Minister nieuwe samenwerkingsverbanden in de logistieke keten realiseren. Hierbij passen geen samenwerkingsverbanden waarvan de deelnemers reeds eerder met financiering zijn ondersteund.

5. Gevolgen van de wijziging

Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

Bij het opstellen van de wijzigingsregeling is de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (hierna: RVO) betrokken. RVO is als uitvoerder van SiLK onder andere belast met de beoordeling van de aanvragen. Geleerde lessen uit de beoordeling van de aanvragen uit de eerste openstelling zijn input voor deze wijzigingsregeling.

Deze wijzigingsregeling, meer specifiek de toevoeging van een aantal extra voorwaarden, vergroot de doelmatigheid van subsidieverstrekking, vereenvoudigt de beoordeling van de aanvragen en vermindert daarmee de uitvoeringslasten.

Regeldrukeffecten

De wijzigingsregeling leidt naar verwachting tot een verlaging van de regeldruk. Als gevolg van deze wijziging wordt van de aanvragers, nieuw ten opzichte van vorig jaar, een kopie van het kentekenbewijs gevraagd. Hier tegenover staat het wegvallen van het in het aanvraagformulier handmatig invoeren van het kenteken en het in het aanvraagformulier bevestigen dat het voertuig met dat kenteken geregistreerd staat op naam van één van de aanvragende ondernemingen. Omdat de foutgevoeligheid van een handmatige invoer en de mogelijke extra vragen voor de aanvragers die deze zou kunnen opleveren hiermee wordt ondervangen, kan dit nieuwe vereiste zelfs tot een lagere regeldruk leiden bij de aanvragende partijen. Verder geniet SiLK inmiddels enige bekendheid in de markt en het kennismaken van de wijzigingsregeling zal voor sommige aanvragers daarom minder tijd vergen.

De regeldrukeffecten van SiLK zien er daarmee, samengevat, nog steeds als volgt uit. De inspanning die gevraagd wordt van de aanvragers bestaat allereerst uit het kennismaken van SiLK, als de aanvrager daar nog niet van op de hoogte is. Vervolgens kan met het samenwerkingsverband een subsidieaanvraag worden gedaan. Naast de benodigde stukken en gegevens die moeten worden aangeleverd in het aanvraagformulier, dient daarbij ook een projectplan te worden opgesteld en ingediend. Na het beoordelen en toekennen van de subsidieaanvraag door de Minister wordt direct een voorschot van 90% van het subsidiebedrag uitgekeerd. Na afronding van de activiteit volgt de aanvraag tot vaststelling van de subsidie.

De tijd die een aanvrager aan deze stappen besteedt, is afhankelijk van de complexiteit van het project. De verwachting is dat een subsidieaanvrager gemiddeld 22 uur besteedt aan deze stappen per aanvraag. De aanvrager (penvoerder) zal de andere deelnemers van het samenwerkingsverband vermoedelijk betrekken bij een aantal stappen. De totale verwachte tijdsbesteding voor een aanvraag vanuit een samenwerkingsverband met drie deelnemers 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 en met 7,4%. Met de opgedane ervaring worden ongeveer 55 aanvragen verwacht. Daarmee is de macro regeldruk van SiLK jaarlijks maximaal € 102.300. Dit bedrag is 2,0% van het jaarlijkse subsidiebudget van € 5.000.000.

Deze wijzigingsregeling is aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd ter toetsing. ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

Omdat de wijzigingsregeling puur financiële en technische wijzigingen betreft, kon internetconsultatie op grond van het kabinetsstandpunt inzake internetconsultatie achterwege blijven.

Artikelsgewijs

Onderdeel A (wijziging artikel 1.1)

Aan de definities zijn twee begripsbepalingen toegevoegd, namelijk die van 'verbonden onderneming' en die van 'KVK-nummer'. Deze wijziging houdt verband met de wijziging van artikel 1.11. Voor de omschrijving van het begrip 'verbonden onderneming' wordt aangesloten bij de Algemene groepsvrijstellingsverordening⁶ (artikel 3, derde lid, van bijlage I).

Onderdeel B (wijziging artikel 1.4)

Tweede lid, aanhef

Met deze wijziging is beoogd meer sturing te geven aan het beoogde doel van de regeling: samenwerking in de logistieke keten. Minimaal twee deelnemers aan het samenwerkingsverband dienen hiertoe onderdeel uit te maken van de logistieke keten van transportbedrijf, verlader, eigen vervoerder of logistieke dienstverlener.

Tweede lid, onderdeel d

Met deze wijziging wordt de logistieke dienstverlener toegevoegd als mogelijke partij in de logistieke keten. Een logistieke dienstverlener is gedefinieerd als een onderneming die voor een verlader tegen vergoeding één of meerdere logistieke activiteiten verzorgt, niet zijnde het fysiek vervoeren van goederen. Hierbij kan worden gedacht aan, onder meer, opslag, overslag, voorraadbeheer of orderverwerking.

Onderdeel C (wijziging artikel 1.5)

Derde en vierde lid

Met als grondslag artikel 4, eerste lid, onderdeel k, van het Kaderbesluit subsidies lenM zijn aan artikel 1.5 twee leden toegevoegd over de berekening van de kosten en afschrijvingskosten van apparatuur, alsmede voor de berekening van de kosten van verbruikte materialen en hulpmiddelen.

Onderdelen D en E (wijziging artikelen 1.7 en 1.8)

Voor een toelichting op deze wijzigingen wordt verwezen naar paragraaf 4 van het algemeen deel van de toelichting.

Onderdeel F (wijziging artikel 1.10.)

Derde lid, onderdeel g

SiLK is in 2025 voor het eerst door RVO uitgevoerd. Het in het aanvraagformulier laten opgeven van het kenteken door aanvragers bleek foutgevoelig en regelmatig was niet duidelijk of door aanvragers werd voldaan aan het vereiste van het op naam hebben staan van een voertuig en daarmee van het zijn van heffingsplichtige in de zin van de Wet vrachtwagenheffing. In plaats daarvan wordt nu gekozen voor het aanleveren van een kopie van het kentekenbewijs.

⁶ Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PbEU 2014, L 187).



Onderdeel G (wijziging artikel 1.11.)

Onderdeel e

De oorspronkelijke afwijzingsgrond in onderdeel e hield in dat afwijzend op een subsidieaanvraag werd beslist, indien een deelnemer aan het samenwerkingsverband reeds eerder een subsidie op grond van deze regeling had ontvangen. Deze afwijzingsgrond is enigszins versoepeld en geldt nu voor samenwerkingsverbanden die bestaan uit twee of meer deelnemers die reeds eerder onderdeel uitmaakten van een samenwerkingsverband (of van verschillende samenwerkingsverbanden) dat al eerder subsidie ontving.

Op deze manier wordt de situatie voorkomen waarin goede projectplannen van eerdere aanvragers blijven liggen, terwijl er nog budget over is. Het blijft immers lastig te voorspellen of het budget wordt uitgeput. Dit scenario heeft de voorkeur boven het voorkomen dat een deelnemer uit een samenwerkingsverband dat al eerder subsidie ontving nogmaals subsidie ontvangt ten koste van een samenwerkingsverband dat bestaat uit deelnemers die nog niet eerder subsidie ontvingen.

Onderdelen f, g en h

De afwijzingsgronden in de onderdelen f, g en h zien specifiek op deelnemers die onderdeel uitmaken van dezelfde onderneming of dezelfde verbonden onderneming.

Op grond van de Algemene groepsvrijstellingsverordening zijn 'verbonden ondernemingen' ondernemingen die met elkaar een van de volgende banden onderhouden:

- a. een onderneming heeft de meerderheid van de stemrechten van de aandeelhouders of vennoten van een andere onderneming;
- b. een onderneming heeft het recht de meerderheid van de leden van het bestuurs-, leidinggevend of toezichthoudend orgaan van een andere onderneming te benoemen of te ontslaan;
- c. een onderneming heeft het recht een overheersende invloed op een andere onderneming uit te oefenen op grond van een met deze onderneming gesloten overeenkomst of een bepaling in de statuten van laatstgenoemde onderneming;
- d. een onderneming heeft als aandeelhouder of vennoot van een andere onderneming, op grond van een met andere aandeelhouders of vennoten van die onderneming gesloten overeenkomst als enige zeggenschap over de meerderheid van de stemrechten van de aandeelhouders of vennoten van laatstgenoemde onderneming.

Uitgangspunt is dat een verbonden onderneming maar één keer subsidie ontvangt.

Gelet hierop worden aanvragen afgewezen wanneer een samenwerkingsverband bestaat uit twee of meer partijen met hetzelfde KVK-nummer (onderdeel f) of deelnemers met hetzelfde KVK-nummer deel uitmaken van verschillende samenwerkingsverbanden (onderdeel g).

Op grond van onderdeel h worden aanvragen afgewezen wanneer een samenwerkingsverband bestaat uit meerdere deelnemers die deel uitmaken van dezelfde verbonden onderneming (maar wel elk een eigen KVK-nummer hebben). Het is wel toegestaan om als verbonden onderneming deel te nemen aan verschillende samenwerkingsverbanden.

Onderdeel i

Dit onderdeel is toegevoegd om ervoor te zorgen dat er sprake is van daadwerkelijke samenwerking tussen de verschillende deelnemers van het samenwerkingsverband en hun inbreng en investering in het doel (vermindering aantal gereden vrachtwagenkilometers). Daarvan is geen sprake als één van de deelnemers ofwel minder dan 10% van de kosten voor zijn rekening neemt, ofwel meer dan 70%.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans*