

INDUSTRIE ANALYSE · ZERO-EMISSIE WEGTRANSPORT

STICHTING VERN – MEDE-ONDERTEKENAAR BESTUURSOVEREENKOMST TERUGSLUIS
VRACHTWAGENHEFFING (SEPT. 2021)

AanZET & de Eigenrijder.

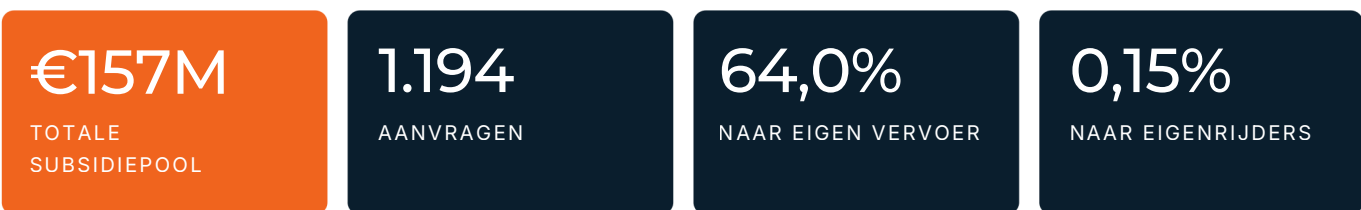
Wat de €157 miljoen subsidiedata onthult over de elektrische transitie – en wat nodig is om AanZET ook voor de eigenrijder te laten werken.

Een analyse van 1.194 AanZET-aanvragen in samenhang met het NIWO vergunningenregister laat zien waar de subsidie aanslaat — en waar niet. AanZET heeft bewezen te werken waar de condities kloppen. De centrale vraag van dit paper is welke gerichte aanpassingen nodig zijn om diezelfde resultaten te realiseren voor het kernsegment dat VERN vertegenwoordigt: de eigenrijder en de kleine vloot.



Vijf conclusies, één perspectief.

VERN heeft alle 1.194 AanZET subsidieaanvragen gekruist met het NIWO vergunningenregister. De resultaten tonen precies waar AanZET werkt, waar het nog niet werkt — en welke aanpassingen nodig zijn om het instrument voor de hele sector te laten functioneren.



De eigenrijder is de fundering van het Nederlandse wegvervoer. Het is de ondernemer die ooit met één vrachtwagen begon omdat hij zijn eigen baas wilde zijn. Hij kent zijn afnemers persoonlijk en bedient de regio's, de kleine klanten en de specialistische routes die geen grote vloot kan dekken. VERN vertegenwoordigt deze ondernemer. Wat hieronder volgt, is wat de subsidiedata laat zien over de positie waarin hij vandaag verkeert — en wat er concreet moet veranderen om dat te verbeteren.

1. AanZET werkt — maar nog niet voor iedereen.

De subsidie heeft aantoonbaar effect waar de omstandigheden kloppen: grote vloten met retail- of overheidscontracten, waarbij de afnemer de meerprijs van elektrisch absorbeert. Dat is precies het bewijs dat AanZET als instrument functioneert. De vraag is hoe die werkende logica wordt uitgebreid naar het segment dat tot nu toe buiten bereik valt: de eigenrijder en de kleine vloot. Dat is het doel van dit paper.

2. VERN vertegenwoordigt het segment waarvoor aanvullende instrumenten nodig zijn.

Slechts twee eigenrijders met precies één NIWO vergunning ontvingen over de gehele looptijd van AanZET subsidie — samen €241.485. Dit segment vormt in volume veruit de grootste groep professionele vervoerders. Dat het tot nu toe buiten de subsidiestroom valt, is geen bewijs dat AanZET mislukt is. Het is een signaal dat het instrument aanvullende maatregelen nodig heeft om ook dit segment te bereiken.

3. De rekensom is de kernvraag, niet de subsidie zelf.

De enige werkelijke eigenrijder die AanZET aanvraag — High Frost Logistics — gaf de toegekende €112k terug. Niet omdat de subsidie onvoldoende was als symbool, maar omdat de totale business case op eigen kasstroom niet sloot. Een elektrische vrachtauto inclusief trailer kost circa €500.000 versus €200.000 voor diesel. Na aftrek van de maximale subsidie blijft minimaal €165.000 onafgedekt. Bovenop dat capex-gat is de operationele kostprijs per kilometer elektrisch hoger dan diesel bij de huidige energieprijzen. Het ontwerp van AanZET is niet fout. De condities zijn nog niet aanwezig voor het eigenrijder-segment.

4. De distributie volgt de structuur van de markt.

64% van de pot ging naar bedrijven met eigen vervoer (Evofenedex-profiel). 34% naar grote professionele vloten met 6+ vergunningen (TLN-kern). Dit is geen onrechtmatige uitkomst — deze groepen zijn volledig gerechtigd. Het toont aan dat AanZET aanslaat bij segmenten waar de economische condities voor elektrisch rijden al aanwezig zijn. Dat is de basis waarop een uitgebreid instrument voor de eigenrijder kan worden gebouwd.

5. AanZET heeft toekomst — mits aangevuld met gerichte maatregelen.

VERN onderschrijft AanZET als instrument voor de transitie. De subsidie heeft bewezen te werken. Wat ontbreekt voor het eigenrijder-segment zijn de aanvullende condities: opex-ondersteuning, toegang tot betaalbare lease, kilometerkorting voor alternatieve brandstoffen, en een digitale infrastructuur die lege kilometers reduceert. VERN stelt vijf concrete maatregelen voor die AanZET ook voor de eigenrijder tot een succes maken. Deze staan uitgewerkt in Sectie 5.

De drie partijen in wegtransport.

De Nederlandse wegvervoersmarkt is opgebouwd uit drie duidelijk onderscheiden segmenten, elk met een eigen brancheorganisatie en een eigen positie in de keten. AanZET-data laat zien hoe de subsidie zich over deze segmenten heeft verdeeld.

EVOFENEDEX · 0
VERGUNNING

€100,6M

400 bedrijven · 64,0%
Bedrijven die eigen goederen vervoeren. Geen NIWO vergunning vereist; volledig rechthebbend tot AanZET.

VERN KERN · 1
VERGUNNING PER BEDRIJF

€0,2M

2 bedrijven · 0,15%
De eigenrijder. 2 bedrijven ontvingen subsidie (€241k). In beide gevallen bleek de business case niet structureel houdbaar op eigen kasstroom. Het segment vormt de kern van VERN's achterban en heeft aanvullende instrumenten nodig om de transitie te maken.

TLN · 6+ VERGUNNING.

€53,5M

184 bedrijven · 34,1%
Professioneel beroepsvervoer. Grote vloten met retail-, infrastructuur- en overheidscontracten.

Een vierde "overlap" zone tussen VERN en TLN (2-5 vergunningen) telt 13 bedrijven en €1,9M (1,2%). Niet apart weergegeven; opgenomen in de hoofdanalyse.

AanZET bereikt het VERN-segment nog niet.

De getallen zijn ondubbelzinnig. In drie en een half jaar AanZET (2022-2025) hebben twee eigenrijders met precies één NIWO vergunning elk subsidie ontvangen. Op een totaal van 1.194 toegekende aanvragen. Op een pool van €157 miljoen. In beide gevallen bleek de business case op eigen kasstroom niet structureel houdbaar. Dat is geen verwijt aan de regeling — het is de diagnose van wat aanvullende maatregelen moeten oplossen.

De ontvangers vertegenwoordigen schaal, niet representatie.

Onder de 202 bedrijven met een NIWO vergunning die wel subsidie ontvingen, zijn de top tien goed voor circa 56% van het totale gematched bedrag. Het overgrote deel daarvan zijn vlootoperators met 100+ vergunningen, vaak met retail-, vuilverwerkings- of infrastructuurcontracten. Voor hen werkt de rekensom omdat de afnemer de meerprijs accepteert, of omdat schaalvoordelen de extra capex rechtvaardigen.

De rekensom voor de eigenrijder.

De business case voor een elektrische truck bestaat uit twee delen: het investeringsverschil (capex) en de operationele kostprijs per kilometer (opex). Beide sluiten nog niet voor de eigenrijder — en dat is de kern van wat aanvullende maatregelen moeten oplossen.

€165k

Op de meest gunstige aankoopbasis blijft het investeringsgat per truck minimaal €165.000 — bovenop de aanschaf van de diesel die de eigenrijder anders had gekocht.

CAPEX-GAT NA MAXIMALE AANZET-SUBSIDIE

CAPEX VERGELIJKING · PER TRUCK (CHASSIS + TRAILER)

Dieseltruck incl. trailer (High Frost opgave)	€200.000
Elektrische truck incl. trailer (High Frost opgave)	€500.000
Max. AanZET subsidie (kleine onderneming, 29%)	-€115.200
Resterend gat (meest ongunstig scenario)	€184.800
Chassis only — diesel (sectorervaring)	€100.000
Chassis only — elektrisch (sectorervaring)	€380.000
Max. AanZET subsidie (kleine onderneming, 29%)	-€115.200
Resterend gat (meest gunstig scenario)	€164.800

In elk scenario blijft een gat van minimaal €165k over dat de eigenrijder zelf moet financieren — bovenop de aanschaf van de dieseltruck die hij anders had gekocht. De maximale subsidie dekt slechts de aankoop van de diesel; het elektrisch meerwerk blijft vrijwel volledig ongedekt.

OPEX VERGELIJKING · PER KILOMETER

Diesel: €1,66/L excl. BTW · ±4 km/L	€0,415/km
Elektrisch: €0,35/kWh · ±1,5 kWh/km	€0,525/km
Operationeel verschil per km	+€0,11/km

Bij 100.000 km/jaar is dat €11.000 extra opex per truck per jaar — bovenop het capex-gat. Over 7 jaar economische levensduur (sectorstandaard): €77.000 extra opex. Bronnen: VERN-rekensom op basis van werkelijke procurement-data, actuele dieselprijzen ENVIEM (apr. 2026), RVO stroomtarief zware bedrijfsvoertuigen.

"Het werkt alleen wanneer je klanten — supermarkten of vergelijkbare partijen — bereid zijn het verschil te betalen. Voor wie met 1 tot 50 trucks rijdt, klopt de rekensom niet."

— Don de Jong, voorzitter Stichting VERN

Voor wie de elektrische transitie op eigen kasstroom moet realiseren, is dit het beeld: **minimaal €242.000 onafgedekt totaal verschil** per truck over zeven jaar economische levensduur. Zelfs op de meest gunstige aankoopbasis. Voor een eigenrijder met één tot enkele trucks is dat het verschil tussen rendabele exploitatie en verlies. Het verklaart waarom High Frost Logistics — de enige echte eigenrijder onder de twee VERN-segment ontvangers — de toegekende subsidie heeft teruggegeven.

Wat dit betekent.

AanZET heeft bewezen te werken. De vraag is hoe het instrument wordt uitgebreid zodat het ook het segment bereikt dat VERN vertegenwoordigt. Voor de zero-emissie doelstellingen van Nederland is die breedte geen optie — het is een vereiste.

Voor het beleid.

AanZET heeft bewezen dat een capex-subsidie de elektrische transitie kan versnellen waar de economische condities aanwezig zijn. De data laat zien dat deze condities structureel aanwezig zijn bij grote vloten met premium contracten. Voor de eigenrijder en de kleine vloot ontbreken die condities nog — niet vanwege een gebrek aan bereidheid, maar vanwege een rekensom die op de huidige voorwaarden niet sluit. Aanvullende instrumenten — zoals opex-ondersteuning, gedifferentieerde km-tarieven voor alternatieve brandstoffen, en digitale laadinfrastructuur — kunnen de condities creëren waaronder AanZET ook voor dit segment aanslaat. Dat is een investering in de breedte van de transitie, niet een correctie op de regeling.

Voor de sector.

AanZET bereikt nu het segment met de sterkste economische positie. Dat creëert op termijn een tweedeling: vloten die de transitie kunnen maken aan de ene kant, operators die nog niet kunnen volgen aan de andere kant. In zero-emissie zones (vanaf 2025 in 14 grote Nederlandse steden) wordt dat een acuut commercieel probleem voor wie achterblijft. Sectororganisaties hebben hier een rol: niet als criticaster van de regeling, maar als adviseur richting hun achterban over wanneer en hoe aan te vragen.

Voor VERN.

VERN's positie in deze discussie is uniek. Wij vertegenwoordigen exclusief het segment waarvoor de aanvullende condities nog ontbreken. Dat geeft ons de verantwoordelijkheid én de geloofwaardigheid om dit constructief te benoemen — als partner in de transitie, niet als criticus van het instrument. AanZET werkt. Wij willen dat het ook voor onze achterban werkt. De vijf maatregelen in dit paper zijn geen lijst van bezwaren. Het is een bouwplan voor de volgende fase van een regeling die zijn waarde al heeft bewezen.

"Het is innovatief. Maar niet mogelijk wanneer je met 1 tot 50 trucks rijdt. Tenzij je klanten — supermarkten of vergelijkbare partijen — bereid zijn het verschil te betalen."

— Don de Jong, voorzitter Stichting VERN

Wat VERN voorstelt.

(5 concrete instrumenten)

VERN stelt geen afschaffing of vermindering van AanZET voor. Op basis van ons mandaat als mede-ondertekenaar van de Bestuursvereenkomst Terugsluis Vrachtwagenheffing, en op basis van de data in dit rapport, stellen wij vijf concrete instrumenten voor die het kernsegment van de wegvervoersector in staat stellen te participeren in de zero-emissie transitie.

01

Digitalisering van de logistieke keten via VERN TMS Light

Leegrijden is één van de grootste vermijdbare kostenposten voor eigenrijders — en een vermijdbare CO₂-bron. VERN ontwikkelt samen met Transportal en TNO een TMS-systeem (VERN TMS Light) dat via anonieme datadeling op een BDI-achtige infrastructuur lege kilometers reduceert. Hierdoor rijden eigenrijders meer beladen kilometers met minder brandstof of stroom — ongeacht of zij al elektrisch rijden. Dit is een directe uitvoering van de Bestuursvereenkomst Terugsluis Vrachtwagenheffing (art. 1, lid 1b: "optimalisatie van de logistieke keten"). VERN verzoekt om opname in het Meerjarenprogramma Terugsluis 2026–2030.

→ **Wat dit voor u betekent: minder lege kilometers, lagere brandstofkosten, hogere marge — op uw bestaande truck.**

02

Vehicle-to-Grid (V2G) als extra inkomstenstroom voor eigenrijders op elektrisch

Een elektrische vrachtwagen met een accucapaciteit van circa 500 kWh rijdt niet alleen — hij kan ook stroom leveren aan het net wanneer hij stilstaat. VERN heeft dit in april 2025 formeel voorgesteld aan het Ministerie van IenW en RVO. Bij 5.000 elektrische eigenrijders-trucks biedt dit een theoretische netstabilisatiecapaciteit van 2,5 GWh. Dat is een directe bijdrage aan de 40 GW batterijopslagvraag die Nederland voor 2040 heeft geformuleerd. V2G transformeert de elektrische truck van een kostenpost in een productief asset, ook tijdens laadmomenten. VERN vraagt om pilotfinanciering en regelgevende ruimte om dit voor het eigenrijder-segment mogelijk te maken. Referentie: VERN V2G-voorstel aan IenW, april 2025; TU Delft V2G-onderzoek; ChaDeMo V2G-standaard.

→ **Wat dit voor u betekent: uw truck verdient ook geld als hij stilstaat.**

03

Gelijkwaardige km-heffing-korting voor alternatieve lage-emissiebrandstoffen

De Bestuursvereenkomst Terugsluis verplicht uitdrukkelijk tot "overstap naar hernieuwbare brandstoffen" als een van de drie terugsluis-doelen (art. 1, lid 1a). De huidige km-heffing biedt echter uitsluitend een tariefskorting voor volledig zero-emissie voertuigen (circa €0,035/km versus €0,16–0,20/km voor diesel). Eigenrijders die rijden op HVO100, biogas of waterstof-bijmenging vallen buiten deze korting. VERN verzoekt om een gedifferentieerde tariefstructuur die evenredig tegemoetkomt aan de emissiereductie van alternatieve brandstoffen — in lijn met de letter en geest van de bestuursovereenkomst.

→ **Wat dit voor u betekent: uw huidige truck wordt op 1 juli niet plotseling onbetaalbaar.**

04

Voortgang van de trilaterale dialoog tussen VERN, TLN, Evofenedex en IenW

De Bestuursvereenkomst Terugsluis Vrachtwagenheffing — ondertekend door het Ministerie van IenW, evofenedex, TLN en VERN in september 2021 — vormt het juridische kader voor de besteding van vrachtwagenheffing-opbrengsten aan innovatie en verduurzaming. VERN heeft als mede-ondertekenaar zowel de verantwoordelijkheid als het mandaat om deze dialoog actief voort te zetten. Wij stellen voor de trilaterale gesprekken te intensiveren met als concreet doel: een segmentgedifferentieerd aanvullend instrumentarium voor de periode 2026–2030, zodat ook het eigenrijder-segment zijn bijdrage aan de zero-emissie doelstellingen kan leveren.

→ **Wat dit voor u betekent: VERN zit aan tafel voor uw segment — en zal die plek niet opgeven.**

05

Vrijwillig transitietraject voor eigenrijders richting elektrisch beroepsvervoer

Voor de generatie eigenrijders voor wie het €165k+ capex-gat niet overbrugbaar is, stelt VERN een waardig alternatief voor. Het Italiaanse "Incentivi all'esodo monoveicolari" (Bando MIT, april 2026) biedt hiervoor een precedent. Het werkt als volgt: eigenrijders die hun dieseltruck verkopen en overstappen naar een betaalde rijdersfunctie op een elektrische truck bij een vergunde beroepsvervoerder, ontvangen een eenmalige transitievergoeding. VERN heeft hiervoor reeds gesprekken gevoerd met Koninklijke Euser B.V., waarbij 10–15 eigenrijders kunnen instromen op elektrische trucks. Het doel: de transitie werkbaar maken voor wie hem op eigen kasstroom niet kan dragen — en de sector tegelijk voorzien van ervaren chauffeurs op zero-emissie voertuigen.

→ **Wat dit voor u betekent: voor wie de eigen onderneming niet kan voortzetten, een waardige route — geen verlies, geen faillissement.**

CONTACT

Don de Jong

Voorzitter · Stichting VERN

Voor toelichting, dataverificatie of een gesprek over de bevindingen in dit positiepaper.