Terugsluis Monitor

Kerncijfers en ontwikkelingen tot en met 2025

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Maart 2026

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

Colofon

Datum:
25 maart 2026
Uitgebracht door:
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO)
Opdrachtgever:
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Bij vragen:
MonitoringDuMo@rvo.nl

1. Inleiding 1
1.1. Context 1
1.2. Stimuleringspakket 2024-2025 1
1.3. Doel 2
1.4. Aanpak 2
1.5. Leeswijzer 3
2. Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET) 4
2.1. Indicatoren 5
2.1.1. Aantal aanvragen 5
2.1.2. Begroting 6
2.1.3. Type bedrijven 7
2.1.4. Type voertuigen 9
2.2. Conclusie 10
2.3. Transitiebeleid 11
2.3.1. Instroom nieuwe BEV voertuigen 12
2.3.2. BEV wagenpark zwaar (N2 en N3) 13
2.3.3. Conclusie 15
3. Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven (SPriLA) 16
3.1. Indicatoren 17
3.1.1. Aantal aanvragen 17
3.1.2. Begroting 18
3.1.3. Type bedrijven 20
3.1.4. Type laadstations 22
3.1.5. Conclusie 24
3.2. Transitiebeleid 25
3.2.1. Aandeel van type laadvoorziening voor vrachtvervoer 25
3.2.2. Conclusie 26
4. Subsidieregeling Waterstof In Mobiliteit (SWiM) 27
4.1. Indicatoren 28
4.1.1. Begroting 28
4.1.2. Ondersteunde tankstations 29
4.1.3. Type voertuigen 30
4.1.4. Conclusie 31
4.2. Transitiebeleid 32
4.2.1. Ontwikkeling waterstof tankstations 32
4.2.2. Ontwikkeling FCEV wagenpark (N-categorie) 34
4.2.3. Conclusie 35
5. Project Electric Road Systems (ERS) 36

6. Logistieke Efficiëntie 37
6.1. Samenwerking In de Logistieke Keten (SiLK) 38
6.1.1. Begroting 38
6.2. Meten en verbeteren CO2-emissies 39
6.3. Expertisehuis Logistiek 39
6.4. Versterken projecten logistieke efficiëntie 40
6.5. Onderzoeken toelating Super Ecocombi (SEC) 40
6.6. Digitaliseren midden- en kleinbedrijf 40
7. Hernieuwbare biobrandstoffen (CFC) 41
8. Algemene conclusie 42

Samenvatting

De vrachtwagenheffing treedt op 1 juli 2026 in werking. Vanaf dat moment betalen eigenaren van vrachtwagens per gereden kilometer. De netto-opbrengsten van de heffing worden ingezet voor de verduurzaming en innovatie van de Nederlandse vervoerssector. Het teruggeven van deze middelen via subsidies en andere maatregelen voor (transport)ondernemers wordt aangeduid als de 'terugsluis'. Hiervoor heeft de Minister van Infrastructuur in oktober 2024 een Meerjarenprogramma Terugsluis voor de periode 2026-2030 vastgesteld.

De terugsluis is echter al eerder van start gegaan. Met de motie Van Ginneken heeft de Tweede Kamer verzocht om, via voorfinanciering, eerder te beginnen met het terugsluizen van middelen. Hiermee werd voorkomen dat de stimulering van verduurzaming tijdelijk zou stilvallen, aangezien de maatregelen uit het Klimaatakkoord eind 2023 afliepen en het meerjarenprogramma pas in 2026 start. In dit kader is het Stimuleringspakket 2024–2025 opgesteld en inmiddels uitgevoerd.

Deze monitoringsrapportage geeft een overzicht van de inzet en resultaten van het stimuleringspakket. Het rapport draagt daarmee bij aan transparantie en publieke verantwoording over de besteding en effecten van de terugsluismiddelen. Daarnaast biedt het inzicht in de mate waarin de terugsluismaatregelen doelmatig, doeltreffend, richtinggevend en kansrijk zijn gebleken. De inzichten in deze monitor zijn gebaseerd op uitvoeringsgegevens van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Naast kerngegevens zijn per maatregel aanvullende, inhoudelijk relevante indicatoren opgenomen, zoals het type deelnemende ondernemingen en het type investeringen waaraan het budget bijdraagt (bijvoorbeeld voertuigen of laadinfrastructuur) en wordt gereflecteerd op de bredere maatschappelijke context.

Het stimuleringspakket omvat vijf maatregelen: de Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET), de Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij Bedrijven (SPriLa), de maatregel Hernieuwbare biobrandstoffen, de Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit (SWiM) en de maatregel Logistieke efficiëntie. In de periode 2024–2025 is vanuit het terugsluis-stimuleringspakket €177,3 miljoen beschikbaar gesteld.

De beschikbare middelen, in combinatie met beschikbaar budget uit het Klimaatfonds voor SPriLA en SWiM, hebben bijgedragen aan de aanschaf van 1.706 elektrische vrachtwagens en 487 waterstofvrachtwagens. Daarnaast is subsidie verleend voor de realisatie van 818 laadstations en 14 waterstoftankstations voor het vrachtvervoer. Deze resultaten en maatschappelijke ontwikkelingen laten zien dat de maatregelen niet alleen individuele ondernemingen ondersteunen, maar ook bijdragen aan de structurele ontwikkeling van de sector. Door zowel voertuigen als laad- en tankinfrastructuur te stimuleren, wordt de transitie naar emissievrij transport in samenhang gefaciliteerd.

Met de invoering van de vrachtwagenheffing op 1 juli 2026 start het meerjarenprogramma 2026–2030, waarmee aanvullende middelen beschikbaar komen voor verdere verduurzaming en innovatie. Tegelijkertijd worden de eerste initiatieven op het gebied van logistieke efficiëntie opgestart. Hierdoor zal de impact van de terugsluis de komende jaren verder toenemen en vormt het stimuleringspakket een belangrijke stap in de versnelde overgang naar duurzaam en efficiënt wegtransport.

Begrippenlijst

Afkortingen:
Hieronder worden een aantal afkortingen toegelicht die veel in het rapport voorkomen. Er worden in het rapport nog meer afkortingen gebruikt, maar deze worden in de tekst toegelicht.

BEV: Battery Electric Vehicle / Batterij Elektrisch Voertuig
FCEV: Fuel Cell Electric Vehicle / waterstofvoertuig aangedreven door een brandstofcel
ZE: Zero Emission / emissieloos (bij voertuigen : BEV en FCEV)

EU-Voertuigcategorieën:
Hieronder worden de EU-voertuigcategorieën toegelicht die veel in het rapport voorkomen. Deze categorieën worden op Europees niveau gebruikt om voertuigen te classificeren op basis van onder meer gewicht en toepassing.

N1 – Goederenvoertuigen ≤ 3,5 ton Gross Vehicle Weight (GVW)[1].
N2 – Goederenvoertuigen > 3,5 ton tot ≤ 12 ton GVW.
- Bij AanZET komen uitsluitend N2 voertuigen met een gewicht van ≥ 4.250 kg in aanmerking. Vanaf 2024 is dit verscherpt naar N2 voertuigen met een gewicht van > 4.250 kg en vanaf 2025 naar N2 voertuigen met een gewicht van > 10.000 kg.

N3 – Goederenvoertuigen > 12 ton GVW.
M2/M3 – Personenvervoer met > 8 zitplaatsen (M2 ≤ 5 ton, M3 > 5 ton)

[1] Wettelijk toegestane maximale massa: Het maximale gewicht van een voertuig inclusief lading, inzittenden en brandstof.

1. Inleiding

1.1. Context

Sinds het najaar van 2017 werkt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) aan de invoering van de vrachtwagenheffing. De vrachtwagenheffing start op 1 juli 2026. Vanaf die datum betalen eigenaren van vrachtwagens per gereden kilometer. Dit geldt op bijna alle snelwegen en op sommige provinciale en gemeentelijke wegen. Hoe schoner en lichter het voertuig, hoe lager het bedrag per kilometer. De netto-opbrengsten van de heffing worden gebruikt om de Nederlandse vervoerssector te verduurzamen en te innoveren. Dit terugspelen van de opbrengsten uit de vrachtwagenheffing via subsidies en andere maatregelen voor (transport)ondernemers wordt de 'terugsluis' genoemd.

In de Wet Vrachtwagenheffing[2] is vastgelegd dat de Minister van IenW hiervoor, na overleg met de sector, een meerjarenprogramma vaststelt. Om de betrokkenheid van de vervoerspartijen te borgen, is een Bestuursovereenkomst[3] gesloten tussen de Nederlandse Staat en de vervoerspartijen evofenedex, TLN en VERN. In oktober 2024 is na een zorgvuldig traject met de vervoerspartijen het eerste meerjarenprogramma gepubliceerd. Dit Meerjarenprogramma Terugsluis 2026-2030, verduurzaming en innovatie van de vervoersector[4] beschrijft de maatregelen voor de eerste periode van vijf jaar. Wat betreft de uiteindelijke voorkeur voor terugsluismaatregelen is bepalend geweest of de maatregelen doelmatig, doeltreffend, richtinggevend en kansrijk zijn voor zowel grote als kleine ondernemingen.

Echter is de terugsluis reeds eerder van start gegaan. Met de motie Van Ginneken[5] heeft de Tweede Kamer gevraagd om de terugsluis eerder te laten starten met behulp van voorfinanciering. Dit om te voorkomen dat het stimuleren van de verduurzaming tijdelijk onderbroken zou worden, omdat de maatregelen vanuit het Klimaatakkoord eind 2023 afliepen en het meerjarenprogramma pas in 2026 zou starten. Hiervoor is het Stimuleringspakket 2024-2025[6] opgesteld en inmiddels uitgevoerd. De maatregelen uit dit pakket zijn betaald met een lening vanuit het Mobiliteitsfonds, die na de start van de vrachtwagenheffing terugbetaald zal worden uit de opbrengsten van de heffing.

1.2. Stimuleringspakket 2024-2025

In het stimuleringspakket staat een vijftal maatregelen beschreven. Dat zijn de Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET), de Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven (SPriLa), de maatregel Hernieuwbare biobrandstoffen, de Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit (SWiM) en de maatregel Logistieke efficiëntie. Die laatste bestaat vervolgens weer uit zes verschillende sub-maatregelen. In onderstaande tabel is weergegeven hoeveel middelen gereserveerd waren per maatregel.

Tabel 1: Budget voorfinanciering, uitgesplitst per maatregel 2024 - 2025 (bedragen in miljoenen euro)

Maatregel	2024	2025
AanZET	67,2	65,3
SPriLa	10	14,4
SWiM	0	10
Logistieke efficiëntie	0	10,4
Totaal	**77,2**	**100,1**

[2] Wet vrachtwagenheffing
[3] Bestuursovereenkomst Terugsluis Vrachtwagenheffing | Vrachtwagenheffingsbeleid
[4] Meerjarenprogramma Terugsluis VWH 2026-2030 | Vrachtwagenheffingsbeleid
[5] Regels voor het in rekening brengen van een vrachtwagenheffing voor het rijden met een vrachtwagen op aangewezen wegvakken (Wet vrachtwagenheffing) | Tweede Kamer der Staten-Generaal
[6] Stimuleringspakket 2024-2025 | Vrachtwagenheffingsbeleid

Hierbij valt op dat voor de maatregel Hernieuwbare brandstoffen geen middelen zijn gereserveerd. In samenspraak met de vervoerspartijen en op verzoek van de Tweede Kamer (motie Kröger[7]) is besloten de terugsluis te focussen op de stimulering van volledig emissievrij transport. Hernieuwbare biobrandstoffen wordt echter wel gezien als waardevolle overgangstechnologie. De in het stimuleringspakket genoemde ontwikkeling van een ICT-tool is daarom wel ondersteund vanuit de terugsluis.

1.3. Doel

Vanaf begin dit jaar is gestart met de uitvoering van het eerste meerjarenprogramma. Hiermee is het stimuleringspakket formeel afgerond. Het doel van deze monitoringsrapportage is dan ook om een overzicht te geven van de behaalde resultaten van het stimuleringspakket. Daartoe wordt inzichtelijk gemaakt welke maatregelen zijn uitgevoerd, welke middelen daarvoor zijn ingezet, hoeveel aanvragen zijn ingediend en toegekend en tot welke resultaten dit heeft geleid. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd in welke mate de terugsluismaatregelen daadwerkelijk doelmatig, doeltreffend, richtinggevend en kansrijk voor zowel grote als kleine ondernemingen zijn geweest. Het rapport draagt bij aan transparantie en publieke verantwoording over de inzet en effecten van de terugsluismiddelen.

1.4. Aanpak

De inzichten in deze monitor zijn gebaseerd op uitvoeringsgegevens van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), die verantwoordelijk is voor de uitvoering van bijna alle maatregelen uit het stimuleringspakket. RVO verzamelt gegevens per maatregel via het digitale aanvraagproces, verplichte voortgangs- en eindrapportages en financiële verantwoording bij subsidievaststelling. Deze gegevens worden primair verzameld voor subsidiebeoordeling en -vaststelling, maar worden daarnaast gebruikt voor beleidsmonitoring en effectmeting.

De dataverzameling vindt plaats per afzonderlijke maatregel. Voor iedere maatregel zijn op een uniforme wijze kerngegevens uit de administratieve systemen van RVO opgehaald, waaronder het aantal ingediende aanvragen, het aantal toegekende aanvragen, verdeling over de verschillende bedrijfsgroottes en het aangevraagde en toegekende subsidiebedrag. Door deze gegevens voor alle maatregelen op dezelfde wijze te definiëren en te presenteren, wordt onderlinge vergelijkbaarheid geborgd en ontstaat een uniform overzicht.

Naast deze uniforme kerngegevens zijn per regeling aanvullende, inhoudelijk relevante indicatoren opgenomen. Dit betreft informatie zoals het type deelnemende ondernemingen en het type investering waaraan het budget bijdraagt (bijvoorbeeld voertuigen of laadinfrastructuur). De selectie van deze regeling-specifieke gegevens is in samenspraak met het ministerie tot stand gekomen. Daarbij is een afweging gemaakt op basis van de doelstelling van de betreffende maatregel, de bijdrage aan het overkoepelende inzicht van de Terugsluis Monitor en is reeds vooruitgekeken naar de in de toekomst benodigde gegevens om te rapporteren over de voortgang van het eerste meerjarenprogramma.

Om de ontwikkelingen binnen de verschillende maatregelen in een bredere maatschappelijke context te plaatsen, is per onderdeel een afzonderlijk kopje Transitiebeleid opgenomen. Dit onderdeel biedt inzicht in de voortgang van de algehele transitie in de vervoerssector en positioneert de betreffende maatregel binnen die bredere ontwikkeling. Hiervoor zijn per maatregel relevante, sector brede indicatoren geselecteerd die door RVO structureel worden bijgehouden voor diverse monitorings- en rapportagedoeleinden. Het betreft met name gegevens over de totale aantallen voertuigen in Nederland (bijvoorbeeld emissievrije voertuigen per categorie) en de beschikbare laad- en tankinfrastructuur. Dit maakt het mogelijk om de relatieve bijdrage van de maatregel aan de transitie te duiden en onderlinge consistentie tussen maatregelen te waarborgen. Daarbij is gekozen voor indicatoren die reeds

[7] Regels voor het in rekening brengen van een vrachtwagenheffing voor het rijden met een vrachtwagen op aangewezen wegvakken (Wet vrachtwagenheffing) | Tweede Kamer der Staten-Generaal

structureel worden geregistreerd, zodat ontwikkelingen over meerdere jaren inzichtelijk kunnen worden gemaakt en trends betrouwbaar kunnen worden gevolgd.

Door uit te gaan van vaste definities, uniforme indicatoren en dezelfde tijdsafbakening per maatregel is de gehanteerde methode transparant en herhaalbaar, en kunnen eventuele toekomstige edities van de monitor op consistente wijze worden opgebouwd en vergeleken met eerdere jaren. Om de volledige context en ontwikkeling te presenteren, worden bij AanZET ook de voorafgaande jaren aan het stimuleringspakket (2022–2023) meegenomen. Die twee jaren vallen niet onder het stimuleringspakket. Het budget van AanZET kwam in die periode uit het Klimaatakkoord.

1.5. Leeswijzer

Per hoofdstuk wordt één maatregel behandeld en worden de bijbehorende gegevens gepresenteerd. Niet voor alle onderdelen is kwantitatieve data beschikbaar, bijvoorbeeld omdat de maatregel zich nog in een vroeg stadium bevindt. Voor deze onderdelen is een kwalitatieve beschrijving van de voortgang opgenomen.

Elk hoofdstuk start met een overzicht van de uitvoering en resultaten van de betreffende maatregel in deze periode. Op basis daarvan wordt een conclusie geformuleerd. Vervolgens wordt het transitiebeleid beschreven, waarin de maatregel wordt geplaatst binnen de bredere context van de verduurzaming van de vervoerssector. Het rapport sluit af met een eindconclusie, waarin wordt gereflecteerd op het totale maatregelenpakket en de inzet van de voorfinanciering in de periode 2024–2025.

2. Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET)

De Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET) stimuleert ondernemers om emissievrije vrachtwagens aan te schaffen. De regeling vergoedt een deel van de meerkosten ten opzichte van een dieselvrachtwagen. Ondernemers kunnen jaarlijks, tijdens de openstellingsperioden, subsidie aanvragen voor nieuwe, volledig emissievrije vrachtwagens in de categorieën N3 en zwaardere N2-voertuigen. Het subsidiebedrag hangt af van de voertuigcategorie en de grootte van het bedrijf. Met AanZET werkt de overheid toe naar een groeiende, duurzame vrachtwagenvloot, met als doel dat er in 2030 circa 25.000 emissievrije trucks op Nederlandse wegen rijden[8].

Dit hoofdstuk beschrijft het verloop van de AanZET-regeling, waarbij zowel de jaren voorafgaand aan het stimuleringspakket (2022–2023) als de jaren binnen het stimuleringspakket (2024–2025) worden meegenomen. Om de gepresenteerde cijfers goed te kunnen duiden, is het van belang eerst de context van het aanvraagproces per kalenderjaar te schetsen. Deze context maakt inzichtelijk hoe de regeling door de jaren is veranderd en vormt de basis voor de interpretatie van de kwantitatieve gegevens in dit hoofdstuk.

Voor alle jaren gold dat een onderneming maximaal één aanvraag per werkdag mocht indienen. In totaal vonden zes openstellingsrondes plaats. In zowel 2022 als 2023 was er per kalenderjaar één openstelling, terwijl in 2024 en 2025 telkens twee openstellingen werden georganiseerd. In de jaren 2022 en 2023 bood de regeling ondernemingen de mogelijkheid om binnen één aanvraag meerdere voertuigen op te nemen, met een maximum van 20 voertuigen. Met ingang van 2024 werd de regeling aangepast en kon per aanvraag nog slechts één voertuig worden aangevraagd.

Indien op dezelfde werkdag meerdere aanvragen door één onderneming werden ingediend, werd uitsluitend de eerst ingediende aanvraag in behandeling genomen. De subsidieverlening vond plaats op volgorde van binnenkomst per kalenderdag, waarbij het tijdstip van indiening binnen die dag geen rol speelde. Bij een overschrijding van het beschikbare budget werd door middel van loting bepaald welke aanvragen werden gehonoreerd. Een loting werd alleen toegepast als het subsidieplafond werd bereikt op een dag waarop meerdere volledige aanvragen waren ingediend. Alle aanvragen die diezelfde dag volledig zijn ontvangen, kwamen in de loting terecht.

[8] Meerjarenprogramma Terugsluis VWH 2026-2030 | Vrachtwagenheffingsbeleid

2.1. Indicatoren

2.1.1. Aantal aanvragen

Tabel 2 geeft per kalenderjaar inzicht in het aantal unieke bedrijven dat een aanvraag indiende. Daarnaast worden het totale aantal aanvragen en het aantal aangevraagde voertuigen weergegeven. Tot slot toont de tabel het aantal unieke bedrijven dat een toewijzing ontving, evenals het aantal toegewezen voertuigen.

Tabel 2: Overzicht van het aantal aanvragen per kalenderjaar 2022 - 2025

	2022	2023	2024	2025
Het aantal aanvragen per kalenderjaar	266	1.192	1.349	1.300
Het aantal aangevraagde voertuigen per kalenderjaar	515	1.627	1.349	1.300
Het aantal unieke bedrijven dat een aanvraag heeft gedaan per kalenderjaar	148	420	681	747
Het aantal unieke bedrijven dat een toewijzing heeft gekregen per kalenderjaar	113	240	476	608
Het aantal toegewezen voertuigen per kalenderjaar	359	681	807	899

Door verschillen in opzet en voorwaarden per openstellingsronde zijn de kalenderjaren onderling beperkt vergelijkbaar. Wel kan per kalenderjaar worden gekeken naar het aantal unieke bedrijven dat één of meerdere aanvragen indiende en naar het aantal voertuigen dat uiteindelijk werd toegewezen.

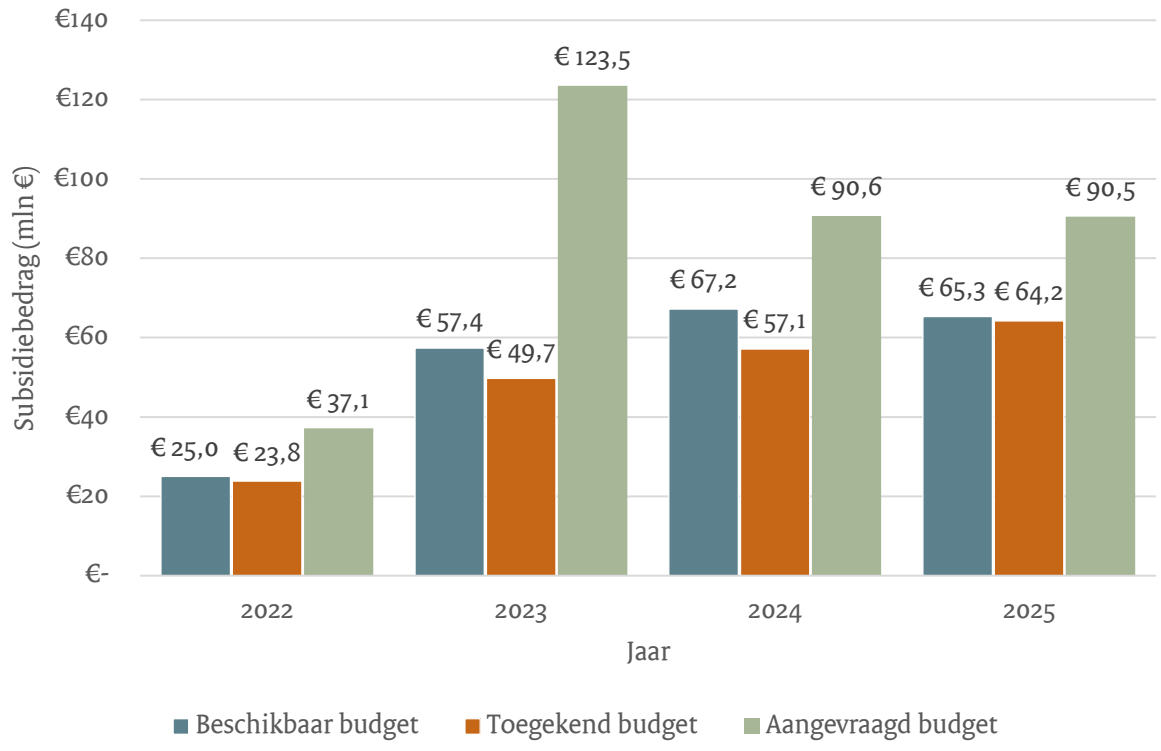
Zowel het aantal unieke bedrijven dat een toewijzing heeft ontvangen als het aantal toegewezen voertuigen in de periode 2022–2025 is toegenomen. Het aantal unieke bedrijven met een toewijzing groeit van 113 in 2022 naar 608 in 2025. Ook het aantal toegewezen voertuigen vertoont in deze periode een stijgende lijn, van 359 in 2022 naar 899 in 2025.

De toename is zichtbaar in alle tussenliggende jaren. Daarmee laat de tabel zien dat in de loop van deze periode zowel meer bedrijven een toewijzing ontvangen als dat het totale aantal toegewezen voertuigen toeneemt.

2.1.2. Begroting

Figuur 1 toont per kalenderjaar het beschikbare, toegekende en aangevraagde subsidiebudget. Het beschikbare budget wordt ieder jaar ruimschoots overvraagd. Zo was in de voorjaarsronde van 2025 het budget al op de derde dag na openstelling uitgeput. In de najaarsronde van datzelfde jaar was de regeling zelfs op de eerste dag al met ruim € 6 mln. overtekend.

Het verschil tussen het beschikbare en het toegekende budget is vrijwel volledig toe te schrijven aan aanvragen die door de aanvrager worden beëindigd. Wanneer een aanvraag wordt beëindigd nadat alle aanvragen zijn behandeld, wordt het bijbehorende budget weer teruggevorderd.



Figuur 1: Het beschikbare, toegekende en aangevraagde subsidiebudget 2022 - 2025

2.1.3. Type bedrijven

2.1.3.1. Aantal toewijzingen per SBI-sector

Ondernemers (bedrijven) en non-profitorganisaties kunnen een aanvraag indienen voor de AanZET-subsidie. Om inzicht te geven in welke typen (transport)bedrijven hier het meest gebruik van maken, toont Tabel 3 de tien meest voorkomende SBI-sectoren[9] op basis van het aantal toegewezen voertuigen.

Per SBI-sector en kalenderjaar wordt zowel het aantal toegewezen voertuigen weergegeven als het aandeel daarvan ten opzichte van het totaal aantal toegewezen voertuigen in dat jaar. Gemiddeld worden jaarlijks 25% van de voertuigen toegewezen aan bedrijven die actief zijn binnen de SBI-sector *Goederenvervoer over de weg (met uitzondering van verhuisbedrijven)*. Daarmee maakt deze sector het meest gebruik van de subsidieregeling.

Tabel 3: Overzicht van het aantal toewijzingen per SBI-sector 2022 - 2025

SBI-Sector	2022		2023		2024		2025	
	#	%	#	%	#	%	#	%
Goederenvervoer over de weg (met uitzondering van verhuisbedrijven)	96	27%	166	24%	221	27%	196	22%
Activiteiten van financiële holdings	29	8%	44	6%	67	8%	94	10%
Verhuur en lease van vrachtwagens, autobussen, campers en aanhangwagens	45	13%	53	8%	47	6%	81	9%
Inzameling van niet-schadelijk afval	9	3%	48	7%	16	2%	18	2%
Groothandel in motorvoertuigen	25	7%	16	2%	25	3%	20	2%
Verhuur en lease van overige machines en werktuigen en van overige goederen, n.e.g.	5	1%	24	3%	20	2%	19	2%
Overige kredietverstrekking	17	5%	37	5%	3	0%	5	1%
Reparatie en onderhoud van motorvoertuigen	4	1%	31	4%	15	2%	12	1%
Logistieke diensten: vrachtafhandeling	18	5%	14	2%	10	1%	18	2%
Activiteiten van verhuisbedrijven	13	4%	9	1%	19	2%	17	2%

[9] https://www.kvk.nl/over-het-handelsregister/overzicht-standaard-bedrijfsindeling-sbi-codes-voor-activiteiten/

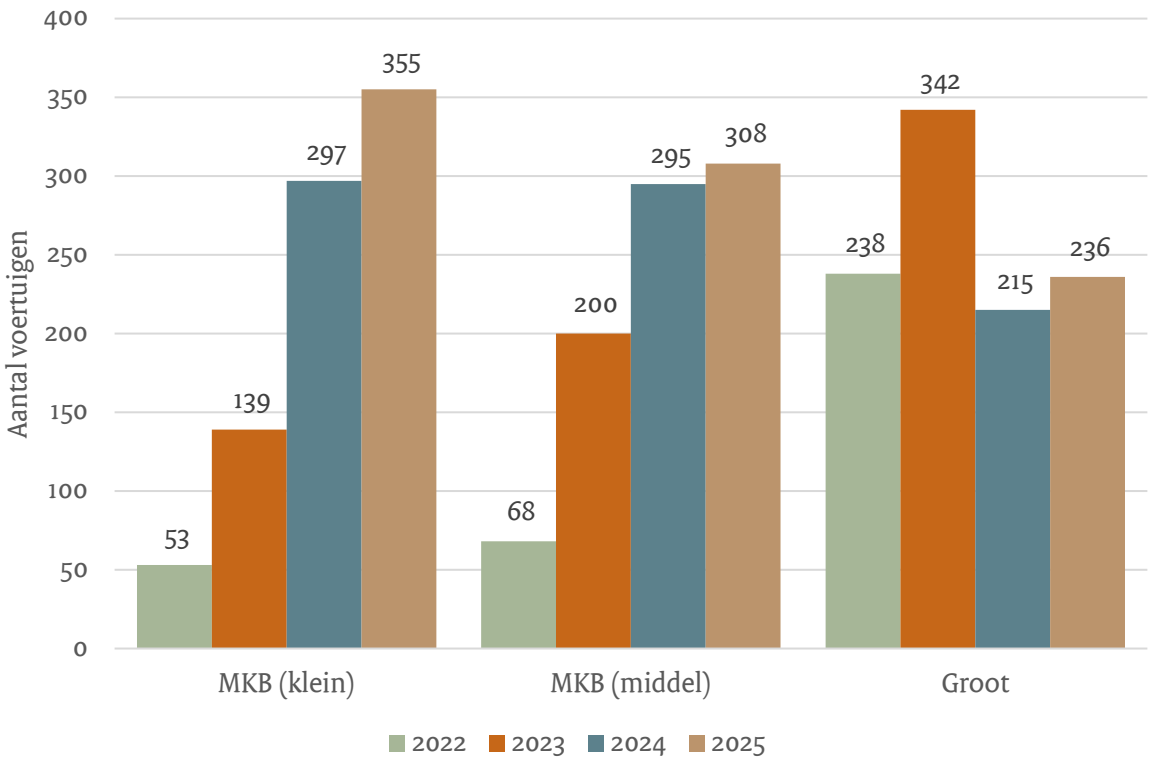
2.1.3.2. Aantal toewijzingen per bedrijfstype

Figuur 2 toont het aantal toegewezen voertuigen per bedrijfstype. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de volgende drie bedrijfstypen:

- **MKB-onderneming (klein)**: een onderneming met minder dan 50 werknemers.
- **MKB-onderneming (middelgroot)**: een onderneming met minder dan 250 werknemers.
- **Grote onderneming**: een onderneming met 250 of meer werknemers.

Over de vier kalenderjaren is 38% van de voertuigen toegewezen aan grote ondernemingen, terwijl kleine en middelgrote mkb-bedrijven respectievelijk 31% en 32% van de voertuigen ontvingen. In de eerste periode (2022–2023) vormden grote ondernemingen met 56% nog veruit de grootste groep.

Vanaf de invoering van het stimuleringspakket (2024–2025) verschuift dit beeld echter. In deze periode worden meer voertuigen toegekend aan het mkb, zowel klein als middelgroot, waardoor de verdeling een stuk evenwichtiger werd. Het aandeel van grote ondernemingen daalt daarbij naar 26%, terwijl middelgrote mkb-bedrijven uitkomen op 35% en het aandeel van kleine mkb-bedrijven stijgt naar 38%.



Figuur 2: Het aantal toegewezen voertuigen per bedrijfstype 2022 - 2025*

*Het opgegeven bedrijfstype is afkomstig van de aanvrager zelf en is ingevuld bij de subsidieaanvraag. Er heeft geen controle plaatsgevonden op het aantal werknemers.

2.1.4. Type voertuigen

2.1.4.1. Aantal aangevraagde en gemiddelde prijs per type voertuig

Om in aanmerking te komen voor de subsidie moet het voertuig aan een aantal criteria voldoen. Eén van deze voorwaarden is dat de vrachtwagen valt onder de voertuigclassificaties N2 met een gewicht vanaf 10.000 kg of N3 . Tabel 4 toont per verschillend voertuigcategorie het aantal toegewezen voertuigen en de gemiddelde aanschafprijs per kalenderjaar.

Vanaf 2024 is de regeling aangepast, waardoor alleen bakwagenchassis met een gewicht van meer dan 4.250 kg in aanmerking kwamen. In eerdere jaren waren ook voertuigen met exact 4.250 kg toegestaan. Om deze voertuigen toch nog te kunnen aanschaffen, is in 2024 de SEBA-regeling verruimd. Door deze wijzigingen lag de gemiddelde aanschafprijs binnen AanZET voor dit type voertuig in 2024 aanzienlijk hoger dan in voorgaande jaren.

Uit de gegevens blijkt dat de gemiddelde prijs van de N3-trekker over de jaren het meest is afgenomen. Daarentegen toont de N3-bakwagenchassis > 18.000 kg een stijgende prijsontwikkeling over de jaren.

Tabel 4: Aantal aangevraagde en gemiddelde prijs per type voertuig 2022 – 2025

Beschrijving	Voertuig-classificatie	2022		2023		2024		2025	
		#	€	#	€	#	€	#	€
Trekker	N3	149	€363k	311	€369k	434	€338k	522	€337k
Bakwagenchassis >18.000 kg	N3	152	€323k	302	€339k	320	€352k	-	-
Bakwagen	N3	-	-	-	-	-	-	371	€328k
Bakwagenchassis t/m 18.000 kg	N3	52	€233k	31	€293k	28	€295k	-	-
Bakwagen 10.000 - 12.000 kg	N2	-	-	-	-	-	-	7	€203k
Bakwagenchassis =>4.250 kg	N2	6	€105k	37	€95k	-	-	-	-
Bakwagenchassis >4.250 kg		-	-	-	-	25	€135k	-	-
Totaal		**359**	**-**	**681**	**-**	**807**	**-**	**900**	**-**

2.2. Conclusie

Sinds de start van de AanZET-regeling in 2022 is in totaal bijna €215 miljoen (waarvan €133 miljoen vanuit het stimuleringspakket 2024-2025) beschikbaar gesteld aan ondernemers voor de aanschaf van emissievrije vrachtwagens. Het beschikbare budget wordt jaarlijks ruimschoots overvraagd. Zo was in de najaarsronde van 2025 het subsidieplafond al op de eerste dag van de openstelling met ruim €6 miljoen overschreden. Tegelijkertijd is door de jaren heen een duidelijke groei zichtbaar in het bereik van de regeling. Het aantal unieke bedrijven dat een subsidietoewijzing ontvangt, neemt jaarlijks toe: waar in 2022 nog 113 unieke ondernemingen subsidie kregen toegekend, steeg dit aantal in 2025 naar 608.

Niet alleen het aantal deelnemende bedrijven groeit, ook het aantal toegewezen voertuigen neemt jaarlijks toe. Deze ontwikkeling hangt samen met de stijging van het beschikbare budget per jaar. In de periode van 2022 tot en met 2025 is via de AanZET-regeling in totaal voor 2.746 emissievrije vrachtwagens subsidie verleend, waarvan 1.706 vanuit het stimuleringspakket.

De regeling bereikt daarbij verschillende typen ondernemingen. Waar grote bedrijven in de periode 2022–2023 nog het grootste aandeel toegewezen voertuigen hadden, verandert dit beeld na de invoering van het stimuleringspakket in 2024–2025. Het aandeel van grote ondernemingen neemt af, terwijl kleine en middelgrote mkb-bedrijven een groter deel van de voertuigen toegewezen krijgen. Hierdoor ontstaat een meer evenwichtige verdeling tussen de verschillende bedrijfstypen. Dit duidt erop dat de regeling zowel voor grote als voor kleinere ondernemingen toegankelijk is en daarmee een breed bereik heeft binnen de sector.

Binnen de voertuigcategorieën is de N3-trekker veruit het meest toegewezen type. In totaal valt 52% van de toegewezen voertuigen binnen deze classificatie. Tegelijkertijd is zichtbaar dat de gemiddelde aanschafprijs van dit type voertuig gedurende de looptijd van de regeling is gedaald. Waar de gemiddelde prijs in 2022 nog €363.000 bedroeg, is deze in 2025 afgenomen tot circa €337.000. Deze prijsontwikkeling kan bijdragen aan een verdere opschaling van emissievrij vrachtvervoer in de komende jaren.

Samenvattend laat de ontwikkeling van de AanZET-regeling zien dat de belangstelling voor emissievrije vrachtwagens sterk groeit en dat de regeling een steeds breder bereik heeft onder ondernemers. De combinatie van een toenemend aantal toewijzingen en een divers deelnemersveld wijst erop dat de regeling een richtinggevende rol speelt in de ontwikkeling van de markt voor emissievrij vrachtvervoer.

2.3. Transitiebeleid

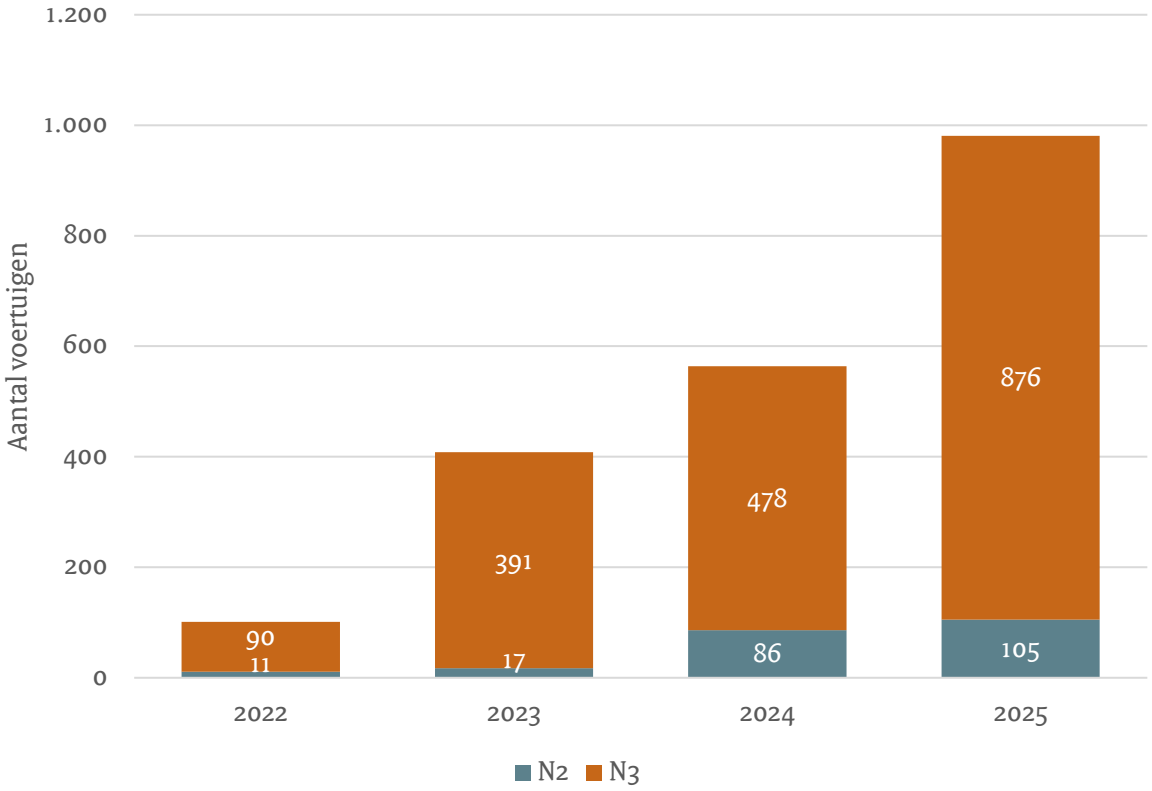
Met de regeling beoogt de overheid de aanschaf van emissieloze vrachtwagens te stimuleren. Door een deel van de meerkosten ten opzichte van dieseltrucks te compenseren, wordt het voor bedrijven en non-profitorganisaties financieel aantrekkelijker om te investeren in zero-emissievoertuigen. Hierdoor draagt de regeling niet alleen bij aan de vermindering van CO_2-uitstoot en andere schadelijke emissies, maar bevordert zij ook de verdere ontwikkeling en opschaling van een volwassen markt voor zero-emissietrucks.

In het meerjarenprogramma terugsluis vrachtwagenheffing (2026–2030) is de ambitie uitgesproken dat in 2030 ongeveer 25.000 volledig emissieloze vrachtauto's in gebruik zijn. Deze ambitie staat niet op zichzelf, maar moet worden beschouwd in samenhang met andere relevante ontwikkelingen en beleidsmaatregelen, zoals de invoering van de vrachtwagenheffing en de implementatie van zero-emissiezones (ZE-zones) in diverse gemeenten. Daarnaast vormt de AanZET-regeling een integraal onderdeel van het bredere stimuleringspakket dat wordt gefinancierd vanuit de opbrengsten van de vrachtwagenheffing en in zijn geheel bijdraagt aan het realiseren van de genoemde doelstelling.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de invloed van de AanZET-regeling op de ontwikkeling van het aantal zero-emissie vrachtwagens binnen het Nederlandse wagenpark.

2.3.1. Instroom nieuwe BEV voertuigen

Figuur 3 toont het aantal nieuw geregistreerde elektrische vrachtwagens per jaar met onderscheid naar N2 en N3 vrachtwagens. Jaarlijks neemt het aantal elektrische vrachtwagens sterk toe. In 2022 bestond de instroom nog uit 101 voertuigen, in 2025 zijn dat er bijna 1.000. In Tabel 5 zijn naast de totale jaarlijkse instroom van BEV-vrachtwagens in Nederland, het aantal voertuigen dat elk jaar vanuit de AanZET is ingestroomd weergegeven. Vanwege de lange levertijden van BEV-vrachtwagens is er geen directe koppeling mogelijk tussen het jaar van openstelling van de regeling en de daadwerkelijke instroom in hetzelfde jaar. Wel is op deze manier inzichtelijk welk percentage van de instroom er elk jaar is ondersteund door AanZET. In 2022 was dit aandeel 33%, in de jaren daarna ligt dit aandeel rond de 60%.



Figuur 3: Instroom van nieuwe BEV-vrachtwagens (N2 en N3) 2022–2025[10]

Tabel 5: De totale instroom van nieuwe BEV-vrachtwagens in Nederland vergeleken met de instroom vanuit AanZET 2022 -2025

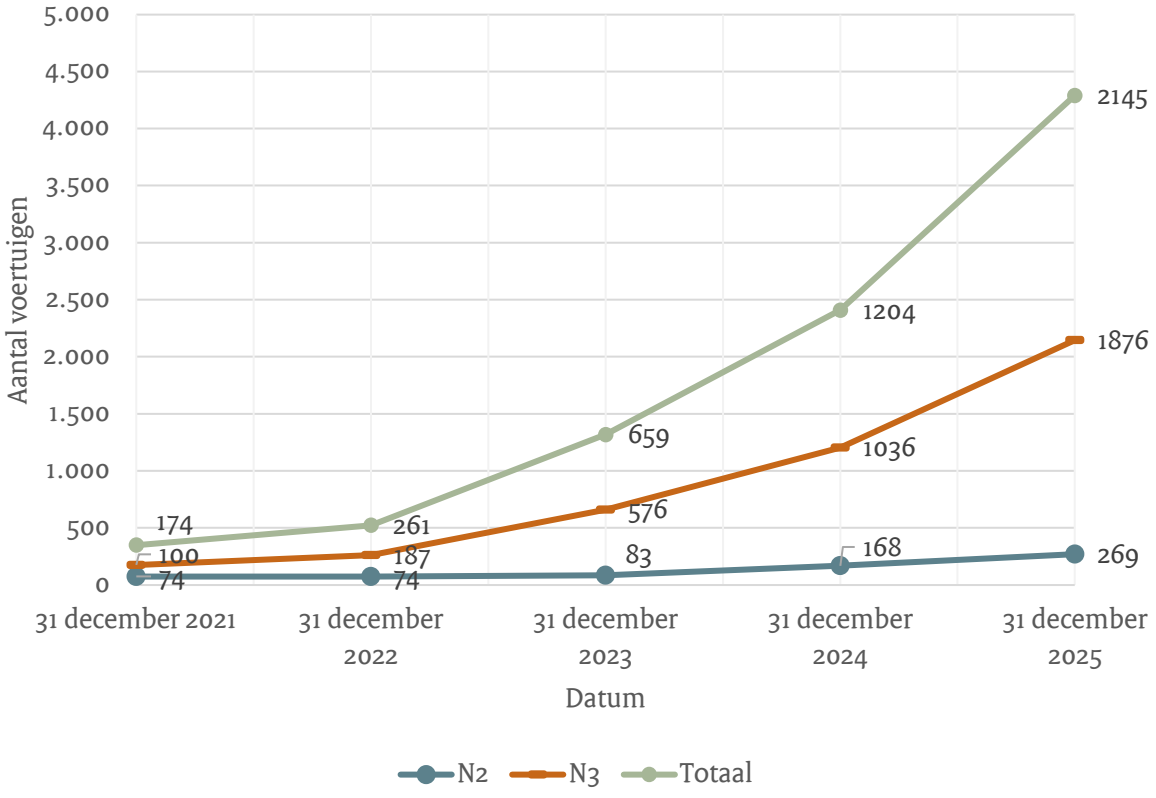
Jaar	Instroom Nederland	Instroom aandeel AanZET	Percentage
2022	101	33	33%
2023	408	256	63%
2024	564	361	64%
2025	981	578	59%

[10] RVO; Elektrisch vervoer - Zware bedrijfsvoertuigen - Nederland (Brondata: RDW)

2.3.2. BEV wagenpark zwaar (N2 en N3)

Het aantal N2- en N3-voertuigen met een batterij-elektrische aandrijflijn (BEV) neemt jaarlijks toe binnen het Nederlandse wagenpark. Figuur 4 toont deze ontwikkeling over de periode waarin de AanZET-regeling beschikbaar is. Waar op 31 december 2022 in totaal 261 N2- en N3-vrachtwagens met een BEV-aandrijflijn waren geregistreerd, is dit aantal gestegen tot 2.145 voertuigen op 31 december 2025. Dit komt neer op een groei van circa 630%. Deze stijging doet zich zowel voor binnen de N2- als de N3-voertuigcategorie. Hoewel het aantal N2-voertuigen in dezelfde periode met 228% toenam, is de groei binnen de N3-categorie met 789% aanzienlijk sterker.

Het aanzienlijke verschil in groei tussen de voertuigcategorieën hangt mogelijk samen met het aantal subsidieaanvragen binnen de AanZET-regeling. In de periode 2022 tot en met 2025 zijn in totaal 158 aanvragen ingediend voor N2-voertuigen, terwijl voor N3-voertuigen in dezelfde periode 4.633 aanvragen zijn ontvangen. Tabel 6 laat per kalenderjaar de toename van het aantal BEV-vrachtwagens zien, aangevuld met het aantal voertuigen waarvoor subsidie is toegekend binnen de AanZET-regeling. Het aantal toegekende voertuigen ligt hoger dan de feitelijke jaarlijkse stijging. Dit verschil kan onder meer worden verklaard door een vertraging tussen subsidietoekenning en voertuigregistratie. Daarnaast vinden naast nieuwe instroom in het wagenpark ook uitstromingen plaats, al wordt verwacht dat het aantal uitstromende BEV-vrachtwagens voorlopig beperkt is. Ondanks dat we geen directe koppeling kunnen maken tussen het AanZET-jaar en het wagenparkjaar, laten deze cijfers wel zien dat AanZET een substantiële bijdrage levert aan de groei van het aantal BEV-vrachtwagens in het wagenpark.



Figuur 4: Ontwikkeling BEV N2 en N3 voertuigen in het Nederlandse wagenpark in de periode 2022 – 2025[11]

[11] RVO; Elektrisch vervoer - Zware bedrijfsvoertuigen - Nederland (Brondata: RDW)

Tabel 6: Stijging aantal vrachtwagens met BEV aandrijflijn ten opzichte van toegewezen voertuigen AanZET 2022 - 2025

Jaar	Stijging Nederlands wagenpark	Toegewezen voertuigen AanZET
2022	87	359
2023	398	681
2024	545	807
2025	941	899

2.3.3. Conclusie

De cijfers laten zien dat de AanZET-regeling een doeltreffende impuls geeft aan de groei van het aantal emissieloze vrachtwagens in het Nederlandse wagenpark. Sinds de start van de regeling is het aantal BEV-vrachtwagens in de zware N2- en N3-categorieën sterk toegenomen: van 174 voertuigen eind 2022 naar 2.145 voertuigen eind 2025. Ook het aantal nieuw geregistreerde elektrische vrachtwagens neemt jaarlijks sterk toe, van 101 voertuigen in 2022 naar bijna 1.000 in 2025.

Sinds 2023 wordt ongeveer 60% van de jaarlijkse instroom van elektrische vrachtwagens in Nederland ondersteund door AanZET. De verdeling tussen N2- en N3-voertuigen in de instroom lijkt aan te sluiten bij de verhouding van aanvragen binnen de regeling, waarbij vooral de N3-categorie een sterke groei laat zien. Hoewel deze groei onderdeel is van een bredere marktontwikkeling, overstijgt het aantal binnen AanZET toegekende voertuigen jaarlijks ruimschoots de feitelijke toename van het wagenpark. Dit duidt erop dat de regeling een belangrijk aandeel heeft in het versnellen van de transitie naar zero-emissie vrachtvervoer.

3. Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven (SPriLA)

De Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij Bedrijven (SPriLA) ondersteunt ondernemers bij de overstap naar emissievrij vervoer door een deel van de kosten voor private laadinfrastructuur te vergoeden. Ondernemers kunnen subsidie aanvragen voor advies, de aanleg van laadinfrastructuur en batterijopslag op eigen terrein. De hoogte van het subsidiebedrag is afhankelijk van het type installatie en het benodigde vermogen. Aanvragen worden behandeld op volgorde van binnenkomst (chronologisch) en toegewezen als deze aan de voorwaarde voldoen. Met SPriLA stimuleert de overheid de versnelde uitrol van voldoende en toekomstbestendige laadvoorzieningen, zodat de groei van het aantal emissievrije vrachtwagens niet wordt beperkt door een tekort aan laadcapaciteit.

De SPriLA -regeling wordt deels gefinancierd uit de terugsluis van de vrachtwagenheffing[12], waarbij de opbrengsten van de vrachtwagenheffing terugvloeien naar de sector om verduurzaming te stimuleren. Hierdoor is een deel van het beschikbare budget specifiek bestemd voor laadinfrastructuur en energieopslag voor het (zware) wegvervoer. Zo komen deze middelen terecht bij bedrijven die investeren in elektrisch rijden binnen transport en logistiek. Daarom wordt, waar mogelijk, naast inzicht in SPriLA in het algemeen ook specifiek aandacht besteed aan het onderdeel voor vrachtvervoer, onder de noemer “uitsplitsing vrachtvervoer”. Hierin wordt laadinfrastructuur geschikt voor N2 en N3 voertuigen meegenomen (exclusief inzet in bouwsector).

[12] In 2025 zijn er geen middelen vanuit het stimuleringspakket ingezet, zoals toegelicht onder 3.1.2.1 *Overzicht begroting SPriLa*

3.1. Indicatoren

3.1.1. Aantal aanvragen

De SPriLA-regeling werd voor het eerst opengesteld op 24 september 2024. Tabel 7 geeft een overzicht van het aantal subsidieaanvragen, uitgesplitst naar aanvragen voor aanschaf en voor advies. In 2024 had 99% van de aanvragen betrekking op de aanschaf van laadinfrastructuur; dit aandeel bleef gelijk in 2025.

Daarnaast is gekeken welk deel van de aanvragen betrekking heeft op vrachtvervoer, zoals weergegeven in Tabel 8. In 2024 betrof dit 26% van het totaal aantal aanvragen, terwijl dit in 2025 19% was. Net als bij het totale aantal aanvragen is het aandeel aanvragen voor advies binnen het vrachtvervoer eveneens zeer klein (1%).

Tabel 7: Aantal aanvragen onderverdeeld naar type aanvraag 2024 - 2025

Type aanvraag	2024		2025	
	Aantal	Procentueel	Aantal	Procentueel
Aanschaf	1.553	99%	2.049	99%
Advies	19	1%	20	1%

Tabel 8: Aantal aanvragen onderverdeeld naar type aanvraag voor vrachtvervoer 2024-2025

Type aanvraag	2024		2025	
	Aantal	Procentueel	Aantal	Procentueel
Aanschaf	400	99%	380	99%
Advies	4	1%	4	1%

In zowel 2024 als 2025 is ongeveer 75% van de aanvragen toegekend. Daarnaast is het aantal afgekeurde aanvragen in 2025 met 7 procentpunt gedaald ten opzichte van 2024. Momenteel zijn nog 255 aanvragen in behandeling, wat neerkomt op 7% van het totaal aantal aanvragen over beide jaren.

Tabel 10 geeft de status van de aanvragen specifiek voor het vrachtvervoer weer. In vergelijking met het totale aantal aanvragen ligt het aandeel toegekende aanvragen voor het vrachtvervoer iets hoger.

Tabel 9: Status van de aanvragen 2024 - 2025

Status van de aanvraag	2024		2025	
	Aantal	Procentueel	Aantal	Procentueel
Aanvraag toegekend	1.152	73%	1.637	79%
Aanvraag afgekeurd	318	20%	279	13%
Aanvraag in behandeling	102	6%	153	7%
Totaal	**1.572**	**100%**	**2.069**	**100%**

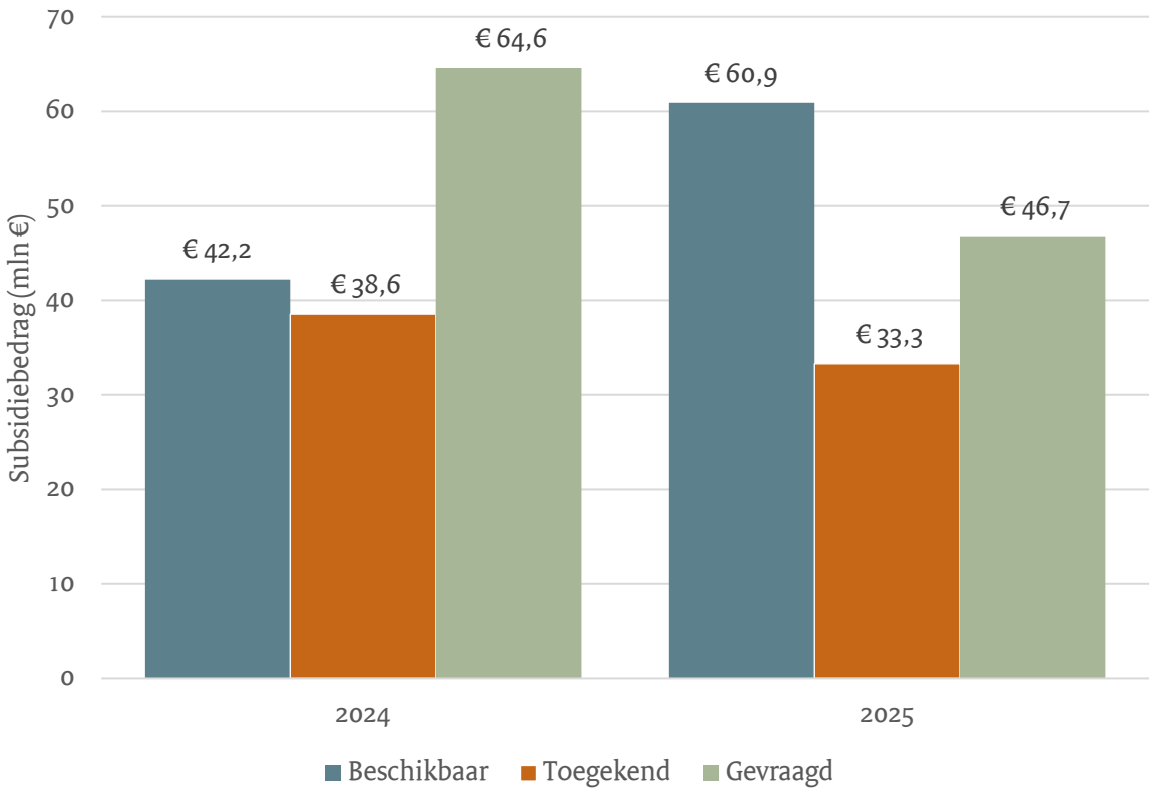
Tabel 10: Status van de aanvragen voor vrachtvervoer 2024-2025

Status van de aanvraag	2024		2025	
	Aantal	Procentueel	Aantal	Procentueel
Aanvraag toegekend	325	80%	328	85%
Aanvraag afgekeurd	62	15%	30	8%
Aanvraag in behandeling	17	4%	26	7%
Totaal	**404**	**100%**	**384**	**100%**

3.1.2. Begroting

3.1.2.1. Overzicht begroting SPriLA

Onderstaand Figuur 5 toont het beschikbare, toegekende en aangevraagde subsidiebudget per kalenderjaar. Het eerste subsidiebudget werd in september 2024 opengesteld en bedroeg €42,2 miljoen. In 2025 ligt het beschikbare budget aanzienlijk hoger; ten opzichte van 2024 is dit met 44% toegenomen tot €60,9 miljoen. In 2024 werd het budget met 151% overvraagd. Het volledige beschikbare budget voor dat jaar is toegekend of bevindt zich nog in behandeling. In 2025 is dat beeld anders: tot en met 31 december 2025 is 62% van het budget toegekend of in behandeling.



Figuur 5: Het beschikbare, toegekende en gevraagde budget 2024 – 2025

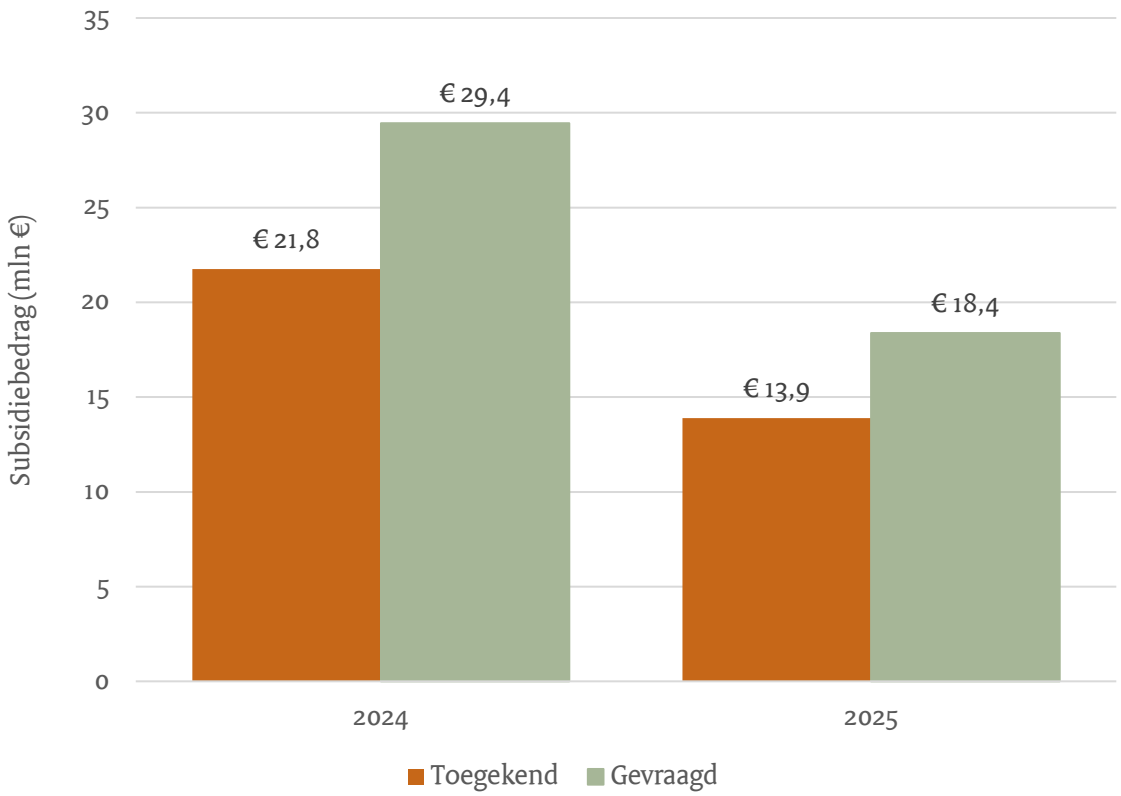
Tabel 11 toont uit welke bronnen het beschikbare budget voor SPriLA is samengesteld. Specifiek vanuit het stimuleringspakket werd in 2024 € 10 miljoen en in 2025 € 14,4 miljoen beschikbaar gesteld. Het overige budget is gefinancierd vanuit het Klimaatfonds. Vanwege de onderuitputting van het beschikbare budget in 2025 zijn er dat jaar geen middelen vanuit het stimuleringspakket ingezet, aangezien in eerste instantie middelen uit het Klimaatfonds zijn benut.

Tabel 11: Financieringsbronnen beschikbaar gesteld budget SPriLA 2024 - 2025 (bedragen in miljoenen euro)

Financieringsbron	2024	2025
Stimuleringspakket terugsluis	10	14,4
Klimaatfonds	32,2	46,5
Totaal	**42,2**	**60,9**

3.1.2.2. Uitsplitsing begroting voor het vrachtvervoer

In Figuur 6 is het gevraagde en toegekende budget voor het vrachtvervoer weergegeven. In 2024 werd 56% van het totale budget voor vrachtvervoer toegekend, terwijl dit percentage in 2025 iets lager lag, op 42%. Tot en met 31 december 2025 is het totale toegekende bedrag over 2025 bovendien 37% lager dan het toegekende bedrag in 2024.



Figuur 6: Het gevraagde en toegekende budget voor vrachtvervoer 2024 - 2025

3.1.3. Type bedrijven

3.1.3.1. Overzicht type branches SPriLA

Ondernemers die zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel (KvK) en gevestigd zijn in Nederland, evenals concessiehouders van openbaar vervoer, kunnen een aanvraag indienen voor de SPriLA-subsidie. Om inzicht te geven in de sectoren die het meest gebruikmaken van de regeling, toont Tabel 12 het aantal aanvragen (in € mln.) per branche weer, met een specifieke focus op het vrachtvervoer. Het grootste deel van het budget wordt aangevraagd door bedrijven in de sector *vervoer en opslag*, gevolgd door ondernemingen binnen de sector *financiële instellingen* en *groot- en detailhandel*. In 2025 is er minder budget toegekend dan in 2024 en is het toegekende budget meer evenredig verdeeld over de top 10 branches.

Tabel 12: Aanvragen (bedragen in miljoenen euro) per branche voor vrachtvervoer 2024 - 2025

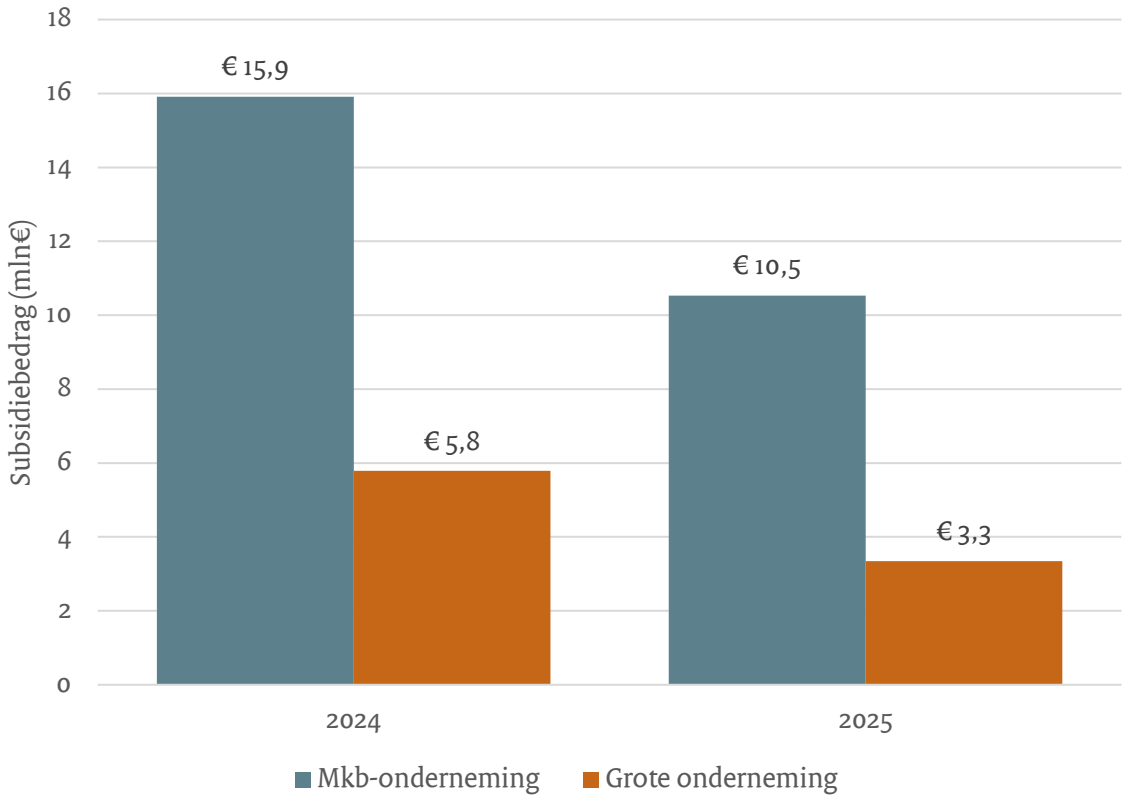
Branche	Gevraagd		Toegekend		Afgekeurd	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Vervoer en opslag	€ 10,1	€ 3,3	€ 7,0	€ 2,6	€ 1,1	€ 0,1
Financiële instellingen	€ 5,5	€ 4,0	€ 4,7	€ 3,4	€ 0,4	€ 0,1
Groot- en detailhandel	€ 2,6	€ 2,7	€ 2,1	€ 2,2	€ 0,1	€ 0,1
Verhuur van en handel in onroerend goed	€ 2,4	€ 1,5	€ 1,8	€ 1,1	€ 0,2	€ 0,1
Industrie	€ 1,5	€ 1,6	€ 1,1	€ 1,2	€ 0,2	€ -
Landbouw, bosbouw en visserij	€ 1,6	€ 1,6	€ 1,2	€ 0,9	€ 0,4	€ 0,3
Bouwnijverheid	€ 1,2	€ 0,9	€ 0,8	€ 0,7	€ 0,1	€ -
Winning en distributie van water	€ 1,3	€ 0,4	€ 1,2	€ 0,3	€ 0,1	€ 0,1
Advisering, onderzoek en overige specialistische zakelijke dienstverlening	€ 1,4	€ 0,8	€ 0,5	€ 0,5	€ 0,6	€ 0,2
Verhuur van roerende goederen en overige zakelijke dienstverlening	€ 0,7	€ 1,1	€ 0,5	€ 0,5	€ 0,0	€ 0,4

3.1.3.2. Overzicht type bedrijf SPriLA

Figuur 7 toont het toegekende subsidiebedrag per type onderneming binnen het vrachtvervoer. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de volgende twee bedrijfstypen:

- **MKB-onderneming**: een onderneming tot 250 werknemers.
- **Grote onderneming**: een onderneming met 250 of meer werknemers.

Net als bij de verdeling voor de totale SPriLA-regeling wordt ook binnen het vrachtvervoer het grootste deel van de subsidie toegekend aan MKB-ondernemingen. Voor vrachtvervoer ging in zowel 2024 als 2025 ongeveer 75% van het toegekende budget naar MKB-ondernemingen.

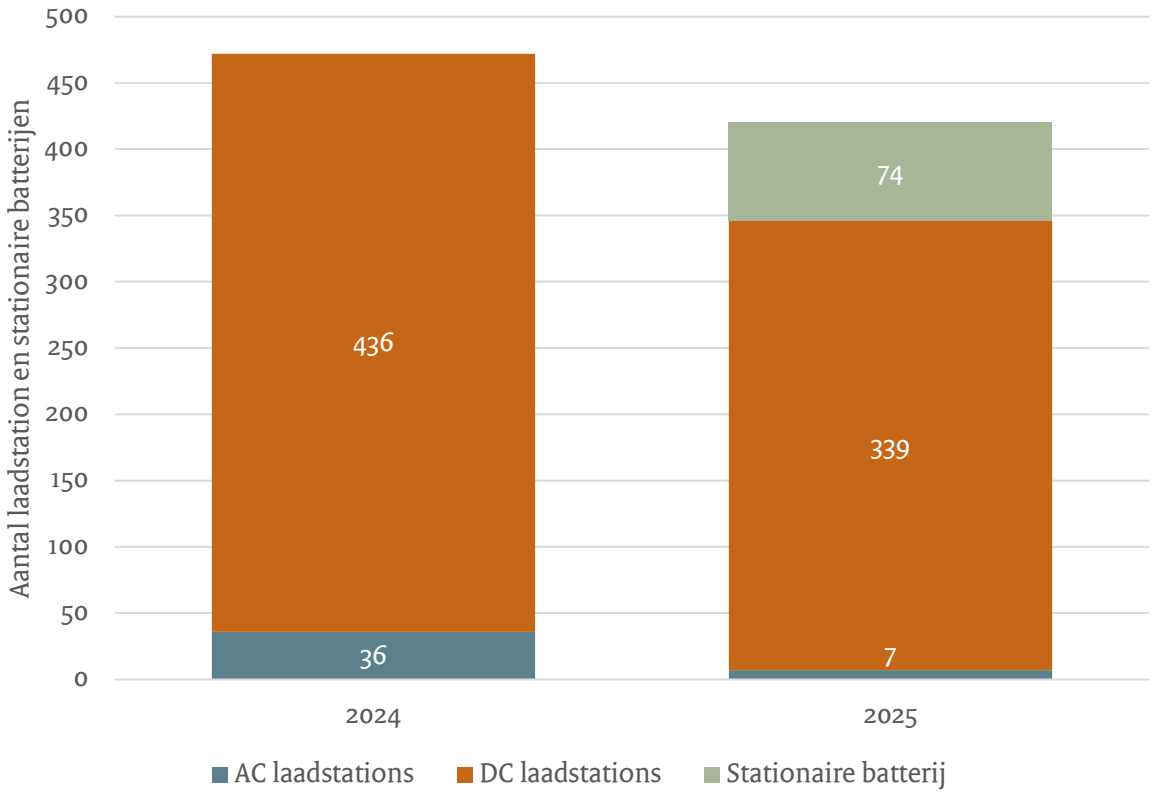


Figuur 7: Het toegekend subsidiebedrag per type onderneming voor vrachtvervoer 2024 - 2025

3.1.4. Type laadstations

SPriLA stelt ondernemers in staat subsidie aan te vragen voor de aanleg van laadinfrastructuur op eigen of gehuurd terrein, waarbij kan worden gekozen voor AC-laadstations of DC-laadstations. AC-laadstations leveren wisselstroom en zijn geschikt voor langzaam tot gemiddeld laden met een relatief laag vermogen, bijvoorbeeld voor voertuigen die langdurig parkeren. DC-laadstations leveren gelijkstroom en bieden aanzienlijk hogere vermogens, waardoor ze geschikt zijn voor snelladen en locaties waar korte laadtijd essentieel is. Bij voldoende investeringsomvang kan tevens subsidie worden aangevraagd voor een stationaire batterij, die piekbelasting op het net vermindert en laden mogelijk maakt bij beperkte netcapaciteit.

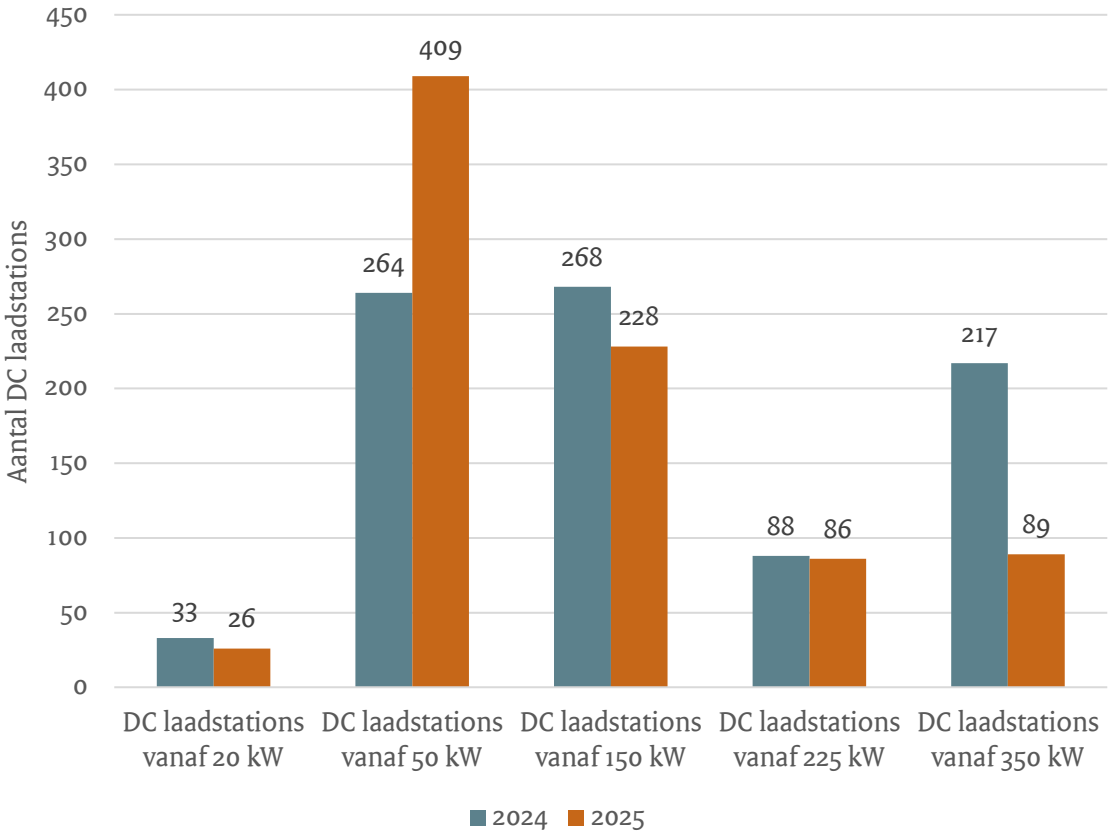
In 2024 werd bijna het volledige beschikbare SPriLA-budget voor vrachtwagens besteed aan de aanschaf van DC-laadstations (21,6 mln. euro). DC-laadstations bieden belangrijke voordelen: elektrische vrachtwagens beschikken over grote accupakketten die hoge laadvermogens vereisen om efficiënt te kunnen worden opgeladen. Bovendien ondersteunt snelladen de logistieke planning, doordat voertuigen sneller opnieuw inzetbaar zijn. In 2025 werd naast een groot aandeel DC-laadstations (10 mln. euro) ook 27% van het budget ingezet voor de aankoop van stationaire batterijen (3,8 mln. euro).



Figuur 8: Het aantal aangeschafte laadstations naar type voor vrachtvervoer 2024 - 2025

3.1.4.1. Overzicht toegekende DC laadstations per type laadvermogen

In Figuur 9 zijn het aantal toegekende DC laadstations per type laadvermogen weergegeven voor vrachtvervoer. In 2024 zijn relatief meer zware laadstations aangeschaft in met name de categorie vanaf 350 kW. In 2025 was er een kleine verschuiving naar lichtere laadstations, met name in de categorie vanaf 50 kW.



Figuur 9: Het aantal toegekende DC laadstations per type laadvermogen klasse voor vrachtvervoer 2024 - 2025

3.1.5. Conclusie

Het totale subsidiebudget van SPriLA nam in 2025 met 44% toe. Waar het budget in 2024 sterk werd overvraagd en volledig werd geclaimd, is in 2025 niet het volledige budget benut. Ondanks deze budgetverhoging werd voor vrachtvervoer in 2025 circa 36% minder budget toegekend dan in 2024, terwijl het aantal toegekende aanvragen nagenoeg gelijk bleef. Dit wijst op een daling van het gemiddelde subsidiebedrag per aanvraag, wat samenhangt met de inzet van laadstations met lagere vermogens en de toevoeging van investeringen in stationaire batterijen.

Binnen het vrachtvervoer ging in beide jaren het grootste deel van de middelen naar MKB-ondernemingen en vooral naar bedrijven in de sector vervoer en opslag, al werd het budget in 2025 meer gespreid over verschillende branches. De investeringen richtten zich primair op DC-laadstations, met in 2025 een aanvullende inzet van stationaire batterijen, waardoor naast het leveren van laadvermogen ook de opslag van energie en het ontlasten van het elektriciteitsnet wordt ondersteund.

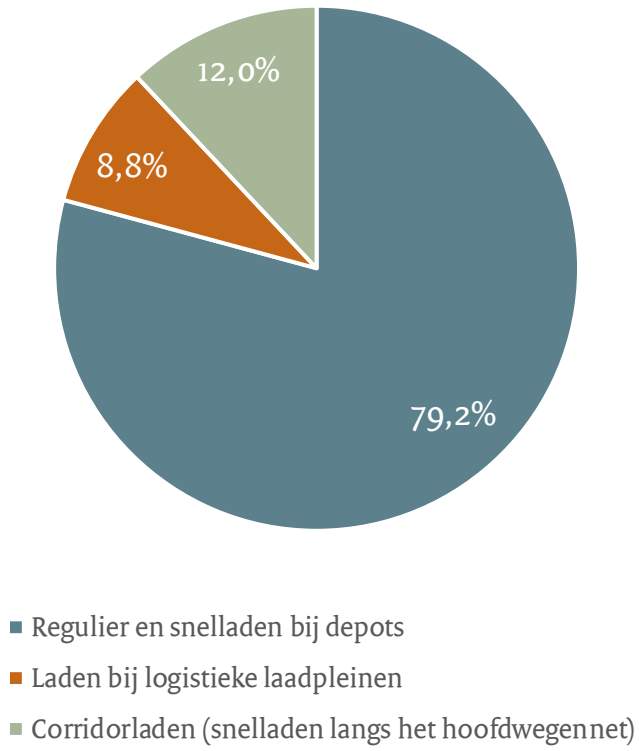
Samenvattend laat de ontwikkeling van de SPriLA-regeling zien dat het beschikbare budget groeit en dat hiermee een groot aantal laadpunten is gerealiseerd. De regeling blijkt doeltreffend in het bereiken van MKB-bedrijven in de transportsector te vinden en sluit aan bij actuele uitdagingen door sinds 2025 ook investeringen in batterijopslag te ondersteunen waardoor zowel laadcapaciteit als energieopslag worden ondersteund.

3.2. Transitiebeleid

Met de SPriLA -regeling wordt gericht gestuurd op de ontwikkeling van laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer. Vanuit het meerjarenprogramma terugsluis wordt de SPriLA -regeling voorzien van middelen voor de realisatie van laadinfrastructuur van elektrische vrachtwagens. Daarmee vormt SPriLA een belangrijk onderdeel binnen de integrale aanpak vanuit het terugsluisprogramma om de uitrol van elektrische vrachtwagens te ondersteunen. Hierbij richt SPriLA zich op de ondersteuning van private laadinfrastructuur, terwijl de ontwikkeling van publieke laadpunten wordt opgepakt via aanvullende programma's, zoals de Subsidieregeling Publieke Laadinfrastructuur Zwaar Vervoer (SPULA), die wordt gefinancierd vanuit het Klimaatfonds.

3.2.1. Aandeel van type laadvoorziening voor vrachtvervoer

Figuur 10 laat zien dat het overgrote deel van de laadbehoefte van het vrachtvervoer, namelijk 79%, wordt ingevuld door laden op depots. Dit onderstreept dat het private laden dat via SPriLA wordt ondersteund, aansluit bij een substantieel deel van de laadbehoefte binnen het vrachtvervoer. Daarnaast bestaat in circa 20% van de gevallen behoefte aan laden onderweg, zowel op logistieke laadpleinen als langs het hoofdwegennet.



Figuur 10: Het aandeel per type laadvoorziening op totale afgelegde elektrische kilometers in Nederland (ElaadNL, 2024)[13]

[13] Verwachting onderzoekers ElaadNL: 'Bijna alle trucks en bestelwagens elektrisch in 2050' • ElaadNL

3.2.2. Conclusie

De SPriLA-regeling speelt een ondersteunende rol in het realiseren van de laadinfrastructuur die noodzakelijk is voor de verduurzaming van het vrachtvervoer. Als onderdeel van het meerjarenprogramma terugsluis draagt de regeling specifiek bij aan de realisatie van private laadinfrastructuur voor elektrische vrachtwagens. Bij private laadpunten vindt het laden voor 79% van alle elektrische vrachtwagenkilometers plaats. Daarmee richt de SPriLa zich op het grootste deel van de laadvraag.

4. Subsidieregeling Waterstof In Mobiliteit (SWiM)

De SWiM-regeling (Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit) heeft als doel de uitrol van waterstofmobiliteit in Nederland te versnellen en zo bij te dragen aan de Europese klimaat- en infrastructuurambities. Het Europese doel is om in 2030 langs alle belangrijke Europese vervoerscorridors én bij grote stedelijke knooppunten een landelijk dekkend netwerk voor alternatieve brandstoffen te realiseren. SWiM richt zich specifiek op het zware wegvervoer en stimuleert zowel de bouw van waterstoftankstations als de aanschaf van waterstofvoertuigen, zodat aanbod en vraag gelijktijdig kunnen groeien. Daarmee helpt de regeling de bestaande vraag- en aanbodproblematiek te doorbreken en versnelt zij de overgang naar schoon, emissievrij goederenvervoer.

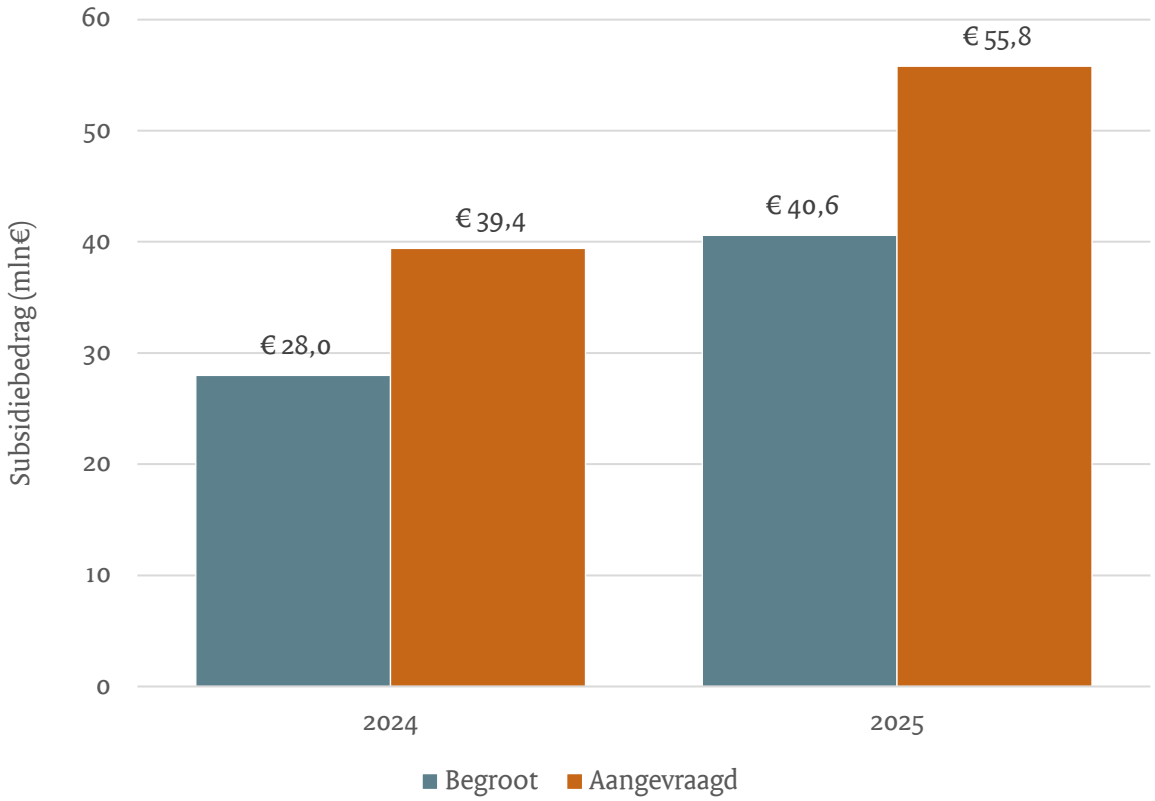
Aanvragen binnen SWiM worden beoordeeld en gerangschikt op basis van de in de regeling vastgestelde rangschikkingscriteria. De beoordeling richt zich onder meer op kwaliteit, verwachte impact en de mate waarin projecten bijdragen aan het opzetten van een landelijk dekkend netwerk, met een sterke inbedding bij stedelijke knooppunten. De verdeling van het budget vindt vervolgens plaats op volgorde van rangschikking: hoe hoger een project wordt beoordeeld, hoe groter de kans op subsidietoekenning.

Het SWiM-budget wordt grotendeels gefinancierd uit het Klimaatfonds. In 2024 was dit het volledige budget en in 2025 is er initieel ook € 10 miljoen vanuit het stimuleringspakket beschikbaar gesteld. Dit is uiteindelijk opgehoogd naar € 10,65 miljoen om een extra consortium te kunnen honoreren.

4.1. Indicatoren

4.1.1. Begroting

Zowel het begrote als het aangevraagde budget voor SWiM is tussen 2024 en 2025 toegenomen. Ondanks de verhoging blijft het aangevraagde budget ook in 2025 het beschikbare budget overschrijden, net als in 2024. Hierdoor blijft er een structureel verschil bestaan tussen de beschikbare middelen en de ingediende aanvragen. Als gevolg hiervan kunnen niet alle aanvragen worden gehonoreerd en vindt selectie plaats op basis van kwaliteit, impact en de bijdrage aan het opzetten van een landelijk dekkend netwerk.



Figuur 11: Het aangevraagde en begrote subsidiebudget 2024-2025

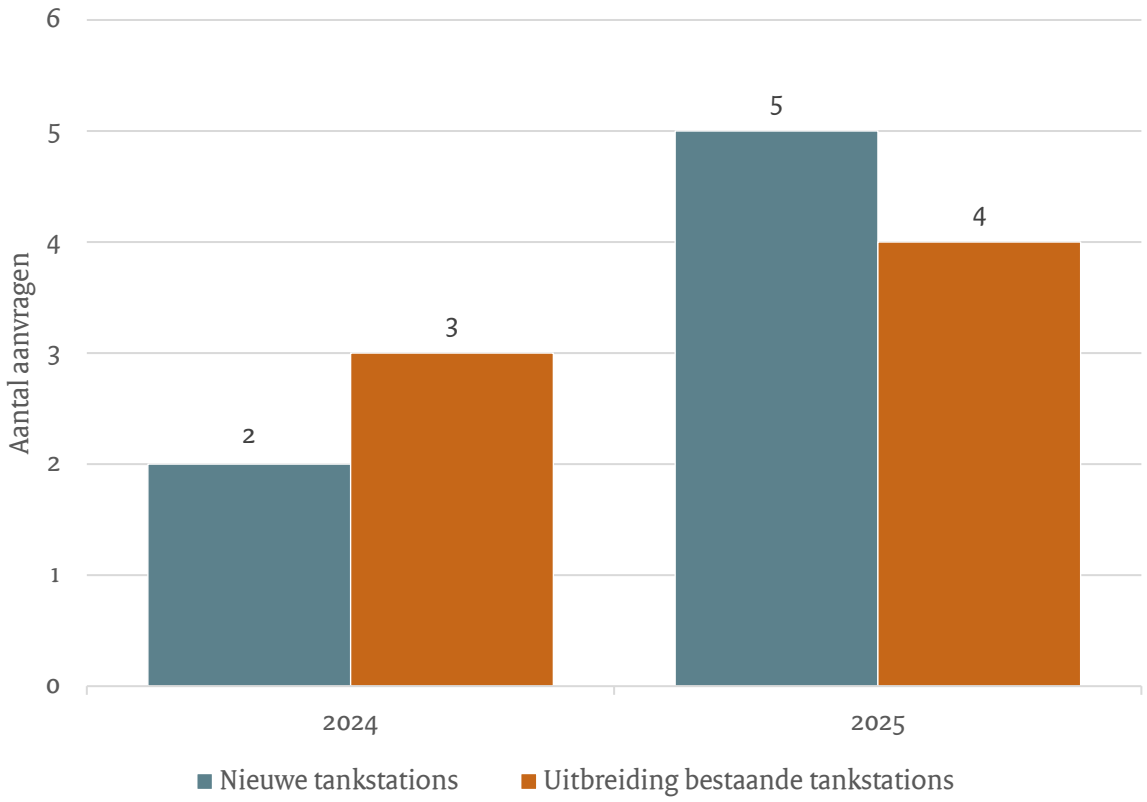
Tabel 13 toont uit welke bronnen het beschikbare budget voor SWiM is samengesteld. Het SWiM-budget wordt grotendeels gefinancierd uit het Klimaatfonds. In 2024 omvatte dit het volledige budget. In 2025 is daarnaast initieel € 10 miljoen beschikbaar gesteld vanuit het stimuleringspakket. Dit is uiteindelijk opgehoogd naar € 10,65 miljoen om een extra consortium te kunnen honoreren.

Tabel 13: Financieringsbronnen beschikbaar gesteld budget SWiM 2024 - 2025 (bedragen in miljoenen euro)

Financieringsbron	2024	2025
Stimuleringspakket terugsluis	0	10
Klimaatfonds	28	30,6
Totaal	**28**	**40,6**

4.1.2. Ondersteunde tankstations

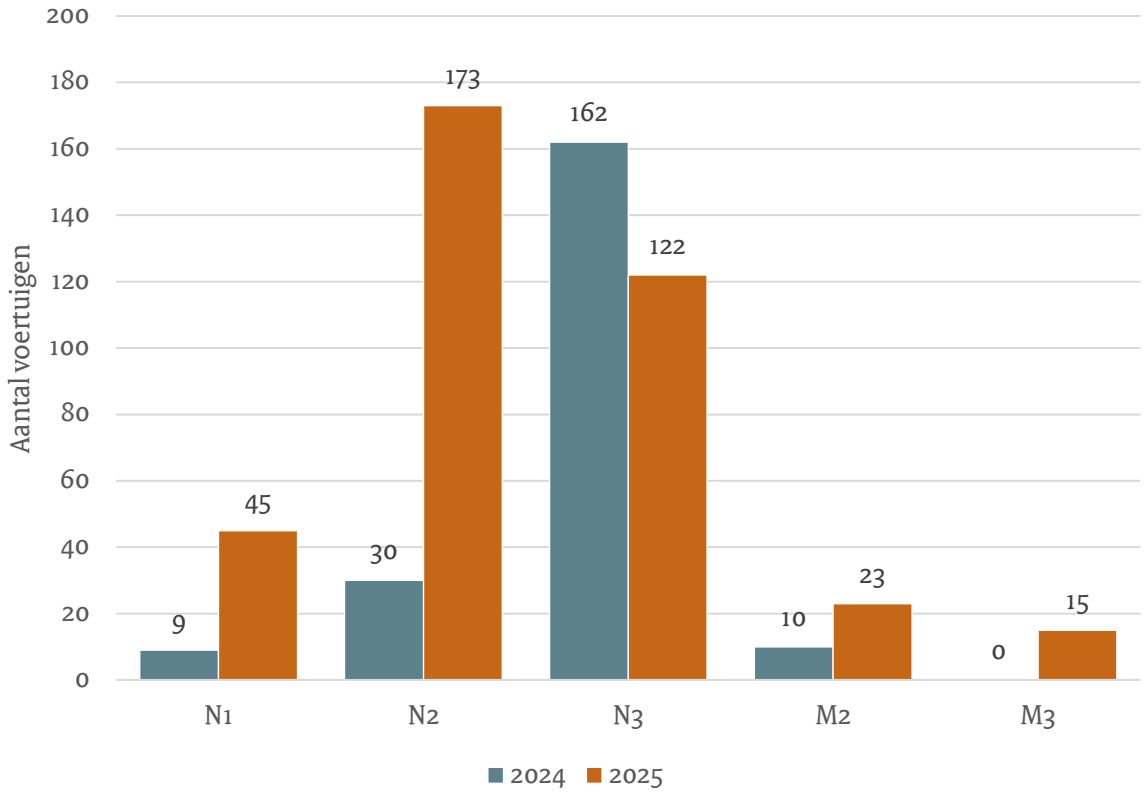
Tussen 2024 en 2025 is het aantal tankstations dat via de SWiM-regeling wordt ondersteund toegenomen. In 2025 verdubbelde nagenoeg het aantal ondersteunde tankstations ten opzichte van 2024. De toename bedroeg een stijging van vijf naar negen tankstations.



Figuur 12: Het aantal toegekende nieuwe en uitgebreide tankstations 2024-2025

4.1.3. Type voertuigen

De N3-categorie, bestaande uit zware vrachtwagens, is in zowel 2024 als 2025 een populaire voertuigcategorie. Opvallend is echter de sterke groei binnen de N2-categorie (middelzware vrachtwagens) in 2025 ten opzichte van 2024. Ook het aandeel van de N1-categorie, waarin lichte bedrijfswagens zijn ondergebracht, neemt in 2025 aanzienlijk toe. Een verklaring voor de verschuiving naar kleinere voertuigen in 2025 zou kunnen zijn dat er meer beschikbare waterstofmodellen in die categorieën zijn bijgekomen. Daarnaast kan meespelen dat ondernemers in het kader van zero-emissiezones waterstofvoertuigen hebben aangeschaft, waarbij kleinere voertuigen beter aansluiten bij de inzet in stedelijke gebieden.



Figuur 13: Het aantal aangeschafte voertuigen naar type voertuig 2024-2025

4.1.4. Conclusie

De cijfers laten zien dat de SWiM-regeling van 2024 op 2025 is gegroeid. Het aantal gerealiseerde tankstations is sterk toegenomen, terwijl ook de budgetvraag groeit en structureel hoger ligt dan het beschikbare budget. Dit wijst op aanhoudende en toenemende interesse vanuit de markt. Tegelijkertijd maakt deze overvraag het mogelijk om scherp te selecteren op kwaliteit, impact en de bijdrage aan een landelijk dekkend netwerk.

De verschuiving in voertuigcategorieën, met groei in middelzware en lichte voertuigen naast de blijvende vraag naar zware vrachtwagens, laat zien dat de regeling inspeelt op verschillende logistieke toepassingen. Dit geldt bijvoorbeeld voor stedelijke inzet, waar relatief veel lichtere voertuigen worden gebruikt, waardoor SWiM op een kansrijke manier bijdraagt aan de verdere ontwikkeling van waterstofmobiliteit in verschillende segmenten van de transportsector.

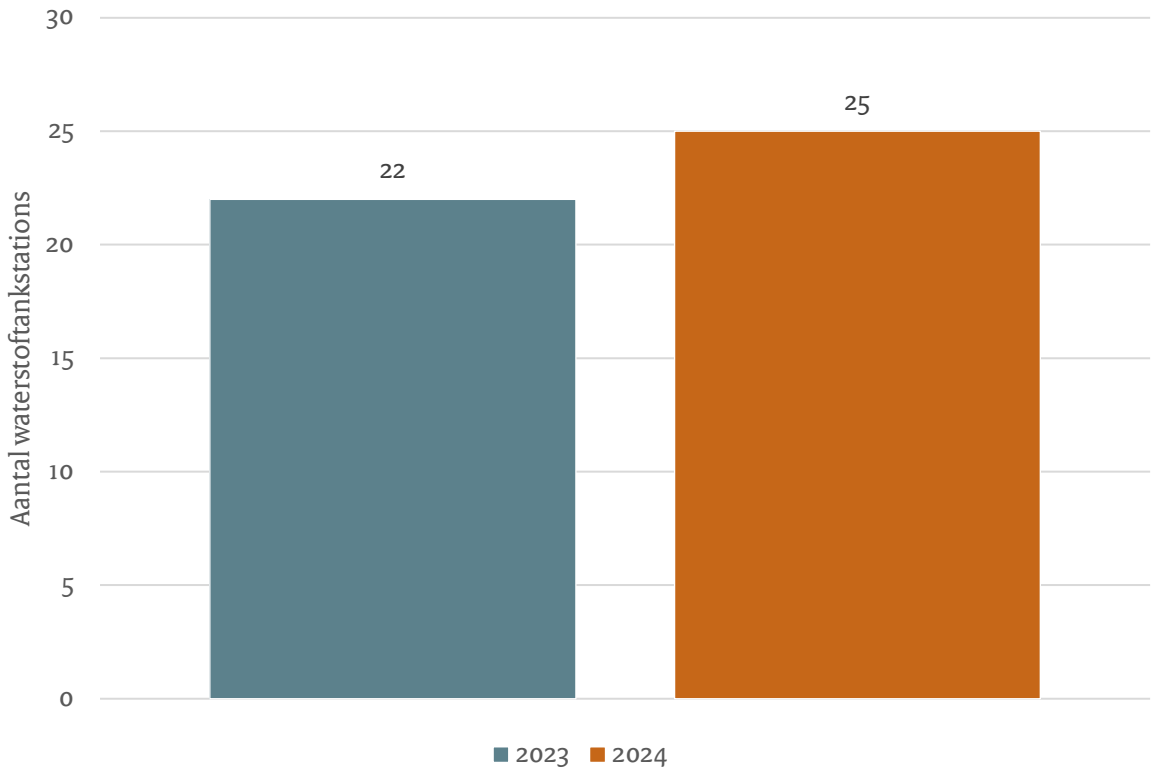
4.2. Transitiebeleid

De SWiM -regeling heeft als doel de uitrol van waterstofmobiliteit in Nederland te versnellen en daarmee bij te dragen aan de Europese klimaat- en infrastructuurambities. Het Europese doel is om in 2030 langs alle belangrijke Europese wegen én bij de grote stedelijke knooppunten waterstoftankstations te realiseren. Met de SWiM-regeling wordt de bouw van nieuwe stations op deze strategische locaties gericht ondersteund. Om te zorgen dat dit netwerk ook voldoende wordt benut, wordt tevens de aanschaf van waterstofvrachtwagens gestimuleerd vanuit de SWiM-regeling.

4.2.1. Ontwikkeling waterstof tankstations

Figuur 14 toont de groei van het aantal waterstoftankstations in Nederland. Nederland beschikt inmiddels over 32 waterstoftankstations, waarvan het merendeel is gelegen bij stedelijke knooppunten. In de jaren 2024 en 2025 is de volledige uitbreiding van het aantal stations toe te schrijven aan de SWiM-regeling. Daarmee fungeert SWiM op dit moment als de belangrijkste aanjager voor het realiseren van de Europese doelstellingen voor waterstoftankstations.

Figuur 15 toont de geografische spreiding van waterstoftankstations in 2024, inclusief stedelijke knooppunten en belangrijke vervoerscorridors. Op de kaart is te zien dat veel stations zich langs de TEN-T vervoerscorridors bevinden. De stedelijke knooppunten zijn weergegeven in groen of blauw: groen betekent dat er een waterstoftankstation gereed is, blauw dat dit nog niet het geval is. In 2024 waren er ongeveer evenveel stedelijke knooppunten met als zonder gereed waterstoftankstation. Dit geeft aan dat de uitrol van de waterstofinfrastructuur aanzienlijk vordert, maar dat de ambitie van een volledig landelijk dekkend netwerk nog niet is gerealiseerd.



Figuur 14: Het aantal waterstoftankstations in Nederland 2023-2024[14]

[14] RVO; Elektrisch vervoer - Laad- en tankinfrastructuur in Nederland - Nederland (Brondata: WaterstofNet)



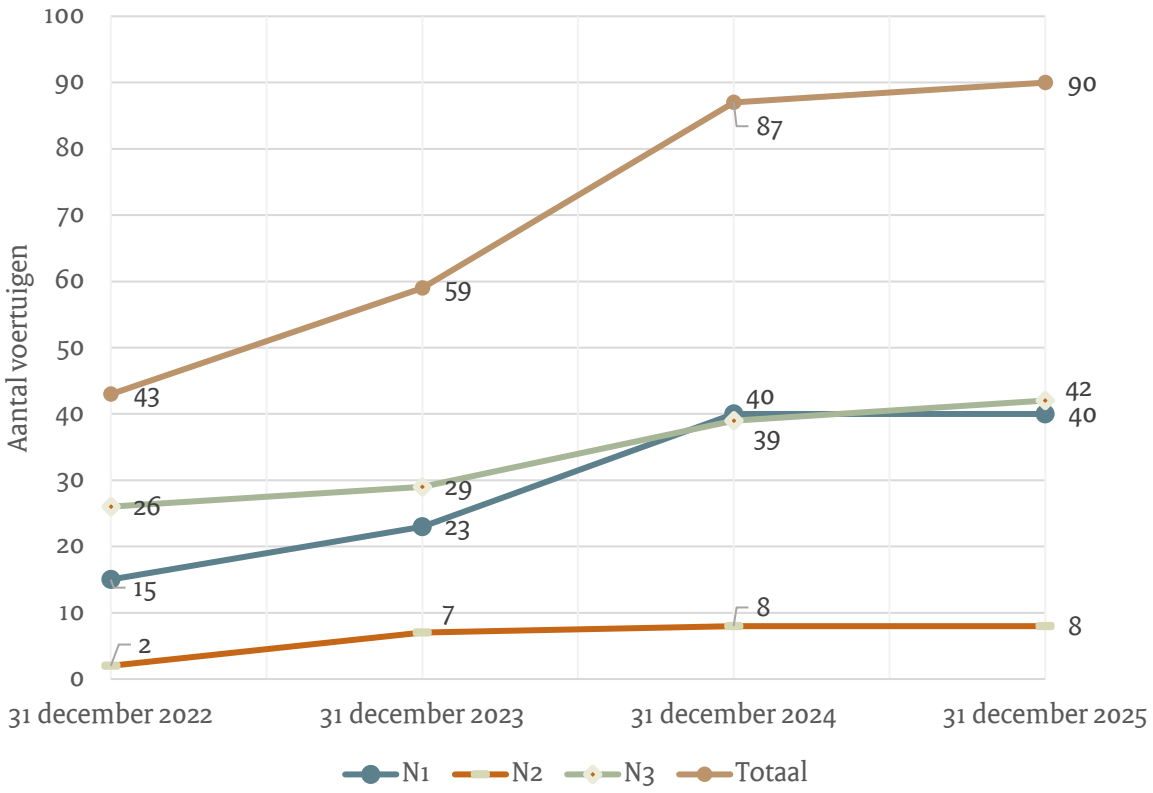
Figuur 15: Een geografische weergave van de H2-tankstations, stedelijke knooppunten en vervoerscorridors in 2024[15]

[15] RVO; Dashboard Klimaatbeleid - Duurzame energiedragers (Brondata: WaterstofNet)

4.2.2. Ontwikkeling FCEV wagenpark (N-categorie)

De N1- en N3-categorieën FCEV-voertuigen zijn het sterkst vertegenwoordigd in het Nederlandse wagenpark, met in 2025 elk circa veertig voertuigen (zie figuur 17). De N2-categorie blijft hierbij duidelijk achter, met minder dan tien geregistreerde voertuigen. De ontwikkeling binnen SWiM op het gebied van voertuig-aanschaf is daarmee nog niet volledig zichtbaar in het huidige FCEV-wagenpark, zoals blijkt in Tabel 14. Een plausibele verklaring hiervoor zijn de lange levertijden van waterstofvoertuigen, waardoor een groot deel van de bestelde voertuigen nog niet op de weg rijdt. Daarnaast hebben SWiM-projecten vaak een meerjarige looptijd, waarbij de aanschaf van waterstofvoertuigen doorgaans aan het einde van het project plaatsvindt, omdat de tankinfrastructuur dan gerealiseerd is.

Bovendien wordt in deze cijfers uitsluitend gekeken naar voertuigen met een FCEV-aandrijving, terwijl binnen SWiM ook 214 voertuigen met een H2ICE-aandrijving zijn aangeschaft. Ondanks deze verschillen laten de aantallen, in combinatie met de aanschafcijfers binnen SWiM, zien dat de regeling een stimulans vormt voor de adoptie van waterstofvoertuigen.



Figuur 16: Het aantal FCEV voertuigen (N-categorie) in het Nederlandse wagenpark 2023-2025[16]

Tabel 14: Stijging aantal vrachtwagens (N-categorie) met FCEV aandrijflijn ten opzichte van toegewezen voertuigen SWIM 2024 - 2025

Periode	Stijging Nederlands wagenpark (N-categorie)	Toegewezen voertuigen SWiM (N-categorie)
2024	28	201
2025	3	340

[16] RVO; Elektrisch vervoer - Zware bedrijfsvoertuigen - Nederland (Brondata: RDW)

4.2.3. Conclusie

De SWiM-regeling speelt een belangrijke rol in de ontwikkeling van waterstofmobiliteit in Nederland. Alle nieuwe waterstoftankstations in 2024 en 2025 zijn toe te schrijven aan SWiM, waardoor de regeling momenteel de belangrijkste aanjager is voor het behalen van de Europese infrastructuurdoelstellingen. Er zijn tankstations langs alle vervoerscorridors, en ongeveer de helft van de stedelijke knooppunten beschikt over een operationeel waterstoftankstation in 2024. Hoewel de groei van het FCEV-wagenpark nog beperkt zichtbaar is, kan dit worden verklaard door lange levertijden en het feit dat SWiM-projecten vaak over meerdere jaren lopen. De verhouding tussen de SWiM-toewijzingscijfers en het huidige wagenpark laat zien dat de regeling het gebruik van waterstofvoertuigen doeltreffend versterkt. Op deze manier draagt SWiM bij aan de uitrol van waterstoftankinfrastructuur en waterstofvrachtwagens, hoewel de absolute aantallen vergeleken met het totale wagenpark voorlopig beperkt blijven.

5. Project Electric Road Systems (ERS)

In het Project Electric Road Systems (ERS) wordt onderzocht of ERS een aanvulling kan zijn op regulier, stilstaand laden. Met ERS kunnen vrachtwagens elektrisch rijden en tegelijk rijdend opladen via een bovenleiding. Deze vrachtwagens hoeven vervolgens niet of minder te laden bij een stationair laadstation. Voor deze vrachtwagens zijn minder zware accupakketten in het voertuig nodig. Dit scheelt ruimte en gewicht, waardoor vrachtwagens meer lading meenemen. Dat scheelt bovendien ook in de aanschafprijs van de vrachtwagens. Bij elke kilometer rijden met ERS kan het voertuig daarna 2 km extra rijden op de accu. Een van de mogelijke voordelen is dat ERS de piekbelasting op het elektriciteitsnetwerk kan verlagen. Met ERS kan de stroomafname gelijkmatiger over de dag verdeeld worden. ERS vraagt echter wel een hele grote investering met veel onzekerheden over de terugverdien mogelijkheden.

Sinds 2016 zijn meerdere verkennende onderzoeken gedaan. De uitkomsten van deze onderzoeken waren reden om in 2023 en 2024 een haalbaarheidsstudie door TNO en de TU Delft te laten uitvoeren[17]. Er zijn twee ERS-trajecten (corridors) onderzocht: tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen en vanaf de Rotterdamse haven naar Venlo. Volgens de studie zou een ERS-exploitant voor het gebruik van de ERS-faciliteiten rond de €1,2 per kWh moeten vragen om rendabel te zijn. Dit bedrag betreft de integrale kostprijs en omvat dus niet alleen de kosten voor de stroom op het ERS-traject. Voor transportbedrijven loont een overstap op ERS bij tarieven onder €0,70 per kWh. Belangrijke invloed op de tarieven hebben bijvoorbeeld de prijzen van batterijen en andere laadmogelijkheden. Als de batterijen goedkoper worden en er voldoende laadmogelijkheden zijn, zal de behoefte aan ERS afnemen.

Ook heeft Nederland deelgenomen aan het overkoepelende internationale project E-CORE. In dit project dat betaald is door o.a. de Duitse overheid, is de haalbaarheid van een ERS-corridor naar Hongarije verkend.

[17] Electric Road System: Social Cost Benefit Analysis

6. Logistieke Efficiëntie

Maatregelen voor logistieke efficiëntie stimuleren het efficiënter inzetten van vrachtwagens in het wegvervoer. Met deze maatregelen ondersteunt de overheid het gebruik van de volledige laadcapaciteit en het beperken van lege ritten, zodat de uitstoot van CO_2, stikstof en fijnstof kan worden verminderd en de verkeersveiligheid en doorstroming verbeteren.

De terugsluis richt zich met een pakket van zes maatregelen op het verbeteren van de logistieke efficiëntie binnen het wegvervoer. Deze maatregelen omvatten achtereenvolgens het stimuleren van samenwerking binnen de logistieke keten, het meten en verbeteren van CO_2-emissies, de inrichting van het Expertisehuis Logistiek, het versterken van bestaande projecten voor logistieke efficiëntie, het onderzoeken van de toelating van Super Ecocombi (SEC) en het ondersteunen van digitaliseringsmogelijkheden voor het midden- en kleinbedrijf (mkb). Samen vormen deze maatregelen een geïntegreerde aanpak om het gebruik van vrachtwagens te optimaliseren.

6.1. Samenwerking In de Logistieke Keten (SiLK)

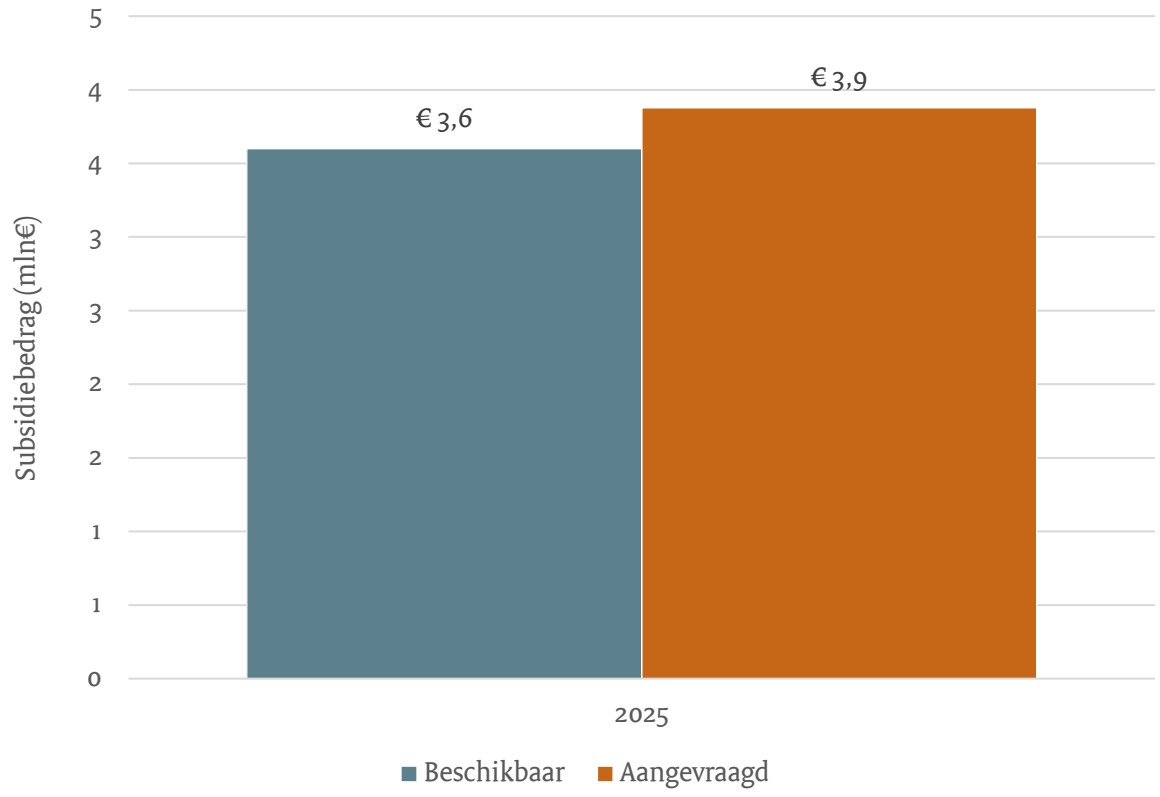
De SiLK-regeling (Samenwerking in de Logistieke Ketens) richt zich op het stimuleren van samenwerking tussen partijen binnen de logistieke keten met als doel structureel gezamenlijk het aantal gereden kilometers te reduceren. Door in samenwerkingsverband afspraken te maken over bijvoorbeeld gegevensuitwisseling, planning, het combineren van vrachten, processen of verantwoordelijkheden, kunnen logistieke stromen efficiënter worden ingericht. De regeling geeft hierbij bewust geen inhoudelijke richting aan de aard van de afspraken. Het initiatief ligt bij de ondernemers zelf om kansen voor kilometerreductie te identificeren en uit te werken.

SiLK is bedoeld voor een samenwerkingsverband van minimaal drie ondernemingen. Deze staan los van elkaar ingeschreven bij de Kamer van Koophandel of beschikken ieder over een vestiging in Nederland. In het samenwerkingsverband neemt minimaal één onderneming deel die actief is als transportbedrijf, verlader of eigen vervoerder. De aanvragen voor SiLK worden behandeld volgens het first come, first serve-principe. Dit houdt in dat aanvragen die aan de voorwaarden voldoen, worden toegekend zolang er budget beschikbaar is.

De eerste openstelling in 2025 wordt ook gezien als leerjaar. Deze openstelling is bedoeld om inzicht te verkrijgen in waar ondernemers kansen zien om kilometers te reduceren. Om die reden is ervoor gekozen om vooraf niet voor te sorteren op de mogelijke inhoud van projectplannen. De lessen uit deze eerste openstelling worden meegenomen bij eventuele vervolgrondes.

6.1.1. Begroting

De eerste openstelling van SiLK in november 2025 heeft met 41 ingediende aanvragen ter waarde van 3,9 miljoen euro het beschikbare budget van 3,6 miljoen euro licht overschreden. De beoordeling van de aanvragen en het daadwerkelijk toekennen van het budget vindt plaats in de het eerste kwartaal van 2026.



Figuur 17: Het aangevraagde en begrote subsidiebudget in 2025

6.2. Meten en verbeteren CO2-emissies

Met het programma 'Meten en Verbeteren CO_2-emissies' krijgen bedrijven hulp om hun CO_2-uitstoot te meten en hun transport slimmer te organiseren. Het programma helpt bedrijven met het berekenen van CO_2-uitstoot en kijkt naar de CO_2-uitstoot per order en de belading van vrachtwagens. Een hoge uitstoot per order betekent vaak dat er (te) veel kilometers worden gemaakt of dat er lege ruimte in de wagen is. Door dit in kaart te brengen, krijgen bedrijven concrete aanknopingspunten voor verbetering. Deelnemers krijgen persoonlijke begeleiding van adviseurs om inzicht te krijgen in de operatie en verbeteringen door te voeren. Omdat ondernemers op verschillende niveaus instromen, zijn er vijf stappen ontwikkeld waarin zij kunnen instappen en ondersteund worden.

Het programma staat open voor bedrijven met logistieke activiteiten in het wegtransport: zowel kleine als grotere ondernemingen kunnen zich aanmelden. In eerste instantie ligt de focus op transportondernemingen. In het programma is ook ruimte genomen om de logistieke keten, inclusief opdrachtgevers en andere relevante partijen, bij de analyses te betrekken. De ambitie is om in totaal 700 tot 800 bedrijven te begeleiden. Daarbij is er bijzondere aandacht voor kleinere transportondernemingen (minder dan 50 wagens). Juist bij deze bedrijven ontbreken vaak de extra capaciteit en specialistische kennis om structureel met CO_2-metingen en optimalisatie aan de slag te gaan. De aanpak en begeleiding zijn daarom nadrukkelijk ook op deze doelgroep afgestemd.

Dit initiatief bouwt voort op de methodieken en instrumenten die zijn ontwikkeld door Topsector Logistiek. De terugsluis faciliteert de verdere uitrol naar het wegtransport en maakt het mogelijk om bedrijven actief te ondersteunen bij het meten en verbeteren van hun CO_2-prestaties. Het project loopt in elk geval tot eind 2027.

6.3. Expertisehuis Logistiek

Vanaf Q4 2024 is gestart met een verkenning voor het inrichten van een Expertisehuis Logistiek en hebben meerdere werksessies plaatsgevonden waarin uitgangspunten zijn vastgesteld (Q2 2025). Vanaf mei 2025 zijn kwartiermakers aangesteld om de uitgangspunten verder te concretiseren in de definitiefase. Met het Expertisehuis Logistiek worden ondernemingen met logistieke activiteiten geholpen om op een toegankelijke manier inzicht te verkrijgen in datgene waar nog efficiëntieslagen te behalen zijn. Zo krijgen ondernemers van kleine transportbedrijven en verladers snel en eenvoudig inzicht in wat voor hén belangrijk is op het gebied van verduurzaming en logistieke efficiëntie (bijv. ritoptimalisatie, alternatieve aandrijving, kostprijsberekening, alternatieve brandstoffen, laadinfrastructuur, beschikbare subsidies en regelingen, logistieke processen en wet- en regelgeving). Versnipperde informatie wordt duidelijk en overzichtelijk samengebracht. Zo kan een ondernemer, eventueel met hulp, direct aan de slag met wat telt: betere opbrengst, minder uitstoot en minder administratief gedoe. Het is een initiatief vóór en dóór ondernemers. Het proces verloopt in vier trajecten: opstellen centrale boodschap, op pad gaan experts, monitoring experts, mogelijk verdere uitbouw.

6.4. Versterken projecten logistieke efficiëntie

In opdracht van het Ministerie heeft Buck Consultants in 2024 een inventarisatie gemaakt van (lopende) projecten en regelingen binnen IenW gelinkt aan het thema logistieke efficiëntie. Die projecten en regelingen zijn vervolgens beoordeeld op de effectiviteit, om vervolgens met gericht aanbevelingen te komen over of er ruimte is voor een nieuwe regeling ter stimulering van de logistieke efficiëntie. En zo ja, hoe deze regeling het beste kan worden ingevuld.

Uit het onderzoek van Buck kwamen drie belangrijke conclusies naar voren. Ten eerste blijkt dat er reeds veel projecten en regelingen bestaan op het gebied van logistieke efficiëntie, wat vraagt om goede coördinatie en afstemming. Ten tweede zijn er geen duidelijke bestaande projecten of regelingen geïdentificeerd die met een extra financiële impuls aantoonbaar effectiever zouden worden. Ten derde is er wel degelijk behoefte is aan een nieuwe regeling waarmee de sector in de breedte gestimuleerd wordt tot het direct verhogen van de logistieke efficiëntie. Dit heeft geresulteerd in de ontwikkeling van de subsidieregeling Samenwerken in de Logistieke Keten (SiLK).

6.5. Onderzoeken toelating Super Ecocombi (SEC)

De SEC is een innovatief vrachtvoertuigconcept. De SEC is een trekker met 2 trailers en een dolly. In Europa bekend als de EMS 2 (European Modular System). De totale lengte van de combinatie is ongeveer 32 meter. Het maximale totale gewicht van de SEC combinatie waar in Nederland mee gewerkt wordt is vooralsnog 72 ton.

Het proces van de SEC loopt sinds januari 2019 en kende verschillende demonstraties en testen. In november 2023 bleek de route met de toen gekozen SEC configuratie niet verder te komen. Er volgde overleg over of, en zo ja hoe verder te gaan. Na een inventarisatie en evaluatie van het lopende project is een nieuw plan van aanpak opgesteld. Dit is een plan van aanpak op hoofdlijnen en geeft richting aan het project. Het plan is opgesteld door IenW met hulp van het kernteam SEC[18].

Het onderzoek naar de introductie van de SEC verloopt volgens een aantal stappen. Eerst is een bureaustudie gedaan, waarin de beschikbare kennis (juridisch, techniek, omgeving) en ervaringen uit het buitenland bij elkaar zijn gebracht. Vervolgens is de pré-test fase van start gegaan. Daarin is een voertuig samengesteld waarmee getest kan worden. De pré-test wordt vervolgd in 2026.

6.6. Digitaliseren midden- en kleinbedrijf

De digitalisering bij met name kleine logistieke ondernemingen loopt achter, terwijl steeds meer processen alleen digitaal toegankelijk zijn. Daardoor lopen deze ondernemers opdrachten mis, rijden mogelijk minder efficiënt en zijn ze naast het rijden veel tijd kwijt aan administratie. Hierdoor kan de winstgevendheid van kleine transportondernemingen onder druk komen. Investeren in IT-systemen is één van de opties om dit probleem op te lossen. Een digitale planning biedt ondernemers meer inzicht én maakt efficiënter transport mogelijk. Binnen deze maatregel is de afgelopen tijd verkent welke mogelijkheden er zijn om ondernemers te helpen bij deze digitaliseringsslag. Verkende opties zijn onder andere een subsidieregeling voor IT-systemen, een programmatische aanpak met ingehuurde adviseurs of het opstarten van een Living Lab.

[18] Het kernteam SEC bestaat uit vertegenwoordigers van MinIenW, RDW, TLN, RWS, Port of Rotterdam, RAI Vereniging en evofenedex.

7. Hernieuwbare biobrandstoffen (CFC)

Het Clean Fuel Contract (CFC) project is opgestart om te onderzoeken of het haalbaar is om de duurzaamheidgegevens van hernieuwbare brandstoffen die de Nederlandse overheid ontvangt, op een betrouwbare manier te delen met de markt. Marktpartijen hebben behoefte aan betrouwbare duurzaamheidgegevens voor rapportages zoals CSRC, ESPR, aanbestedingen, leningen en klantencommunicatie. Momenteel wordt deze duurzaamheid vastgelegd in het Register Energie en Vervoer (REV) bij de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa).

De markt heeft behoefte aan deze gegevens en heeft hiervoor al verschillende systemen ontwikkeld, maar het ontbreken van een standaard zorgt ervoor dat de betrouwbaarheid tekortschiet. Toegang tot betrouwbare duurzaamheidgegevens maakt het voor marktpartijen mogelijk om aan rapportageverplichtingen te voldoen en het gebruik van hernieuwbare brandstoffen te faciliteren. De afgelopen tijd heeft RVO, in opdracht van het ministerie, onderzocht hoe duurzaamheidgegevens betrouwbaar beschikbaar gesteld kunnen worden en dit te testen in een pilot. De focus lag op het beschikbaar maken van de informatie; toepassingen volgen na bewezen technische haalbaarheid. Na gesprekken met stakeholders is gekozen om deze productinformatie te verkennen binnen het Digitale Product Paspoort (DPP). Binnen het DPP zal ook gebruik gemaakt worden van de internationale standaarden om data door te geven, op deze manier zijn de duurzaamheid gegevens te integreren in bestaande systemen en processen.

TNO heeft in de pilot de technische haalbaarheid aangetoond met een demonstratie met ZuivelNL als use case. De duurzaamheidsinformatie wordt ontsloten via een verwijzing naar het REV, met controle op dubbele claims. De NEN concludeerde dat bestaande normen aansluiten, maar adviseerde aanvullende toepassingsafspraken vast te leggen in een Nederlandse Technische Afspraak (NTA). Het RVO-advies is om dit normtraject te starten.

8. Algemene conclusie

Met de start van het meerjarenprogramma 2026–2030 en de invoering van de vrachtwagenheffing per juli 2026 gaat de terugsluis formeel van start. Een belangrijke voorwaarde voor de steun van de vertegenwoordigers van de Nederlandse vervoersector aan de vrachtwagenheffing was dat de netto-opbrengsten van de heffing gericht zouden worden geïnvesteerd in de transportsector. Deze middelen worden via de terugsluis ingezet in concrete steunprogramma's, waaronder subsidies voor de aanschaf van zero-emissie vrachtwagens, ondersteuning voor laad- en tankinfrastructuur en initiatieven gericht op het verbeteren van logistieke efficiëntie.

De verduurzaming van het wegtransport is echter al vóór de start van het meerjarenprogramma in gang gezet. Met de introductie van de AanZET-regeling in 2022 en het daaropvolgende terugsluis-stimuleringspakket zijn diverse maatregelen al meerdere jaren actief. In deze periode zijn de regelingen regelmatig geëvalueerd en waar nodig aangepast, bijvoorbeeld op het gebied van aanvraagprocedures en subsidietoekenning. Het doel hiervan was om een zo breed mogelijke groep ondernemers te ondersteunen bij de verduurzaming van hun bedrijfsvoering.

Wanneer wordt gekeken naar de effecten van het stimuleringspakket 2024–2025 van de terugsluis, ontstaat een beeld van de omvang van de beschikbare middelen en de mate waarin hier gebruik van is gemaakt. In deze periode is in totaal voor de maatregelen AanZET, SPriLA, SWiM en Logistieke Efficiëntie vanuit het stimuleringspakket €177,3 miljoen beschikbaar gesteld, aangevuld met €137,3 miljoen beschikbaar budget uit het Klimaatfonds. Binnen deze maatregelen, waarbij voor SPriLA uitsluitend het deel voor vrachtvervoer is meegenomen, is in 2024 en 2025 in totaal voor €328 miljoen aan subsidie aangevraagd.

De totale inzet van deze maatregelen heeft geresulteerd in concrete investeringen binnen het vrachtvervoer. In de periode 2024–2025 zijn 1.706 elektrische vrachtwagens en 487 waterstofvrachtwagens gesubsidieerd. Daarnaast is subsidie toegekend voor de realisatie van 818 laadstations en 14 waterstoftankstations voor het vrachtvervoer. Hiermee is een belangrijke basis gelegd voor de verdere ontwikkeling van emissievrij wegtransport in Nederland.

Het terugsluis-stimuleringspakket laat zien dat de maatregelen niet alleen individuele ondernemingen ondersteunen, maar ook bijdragen aan de structurele ontwikkeling van de sector als geheel. Door zowel voertuigen als laad- en tankinfrastructuur te subsidiëren, wordt de transitie in de breedte gefaciliteerd. Met de invoering van de vrachtwagenheffing per 1 juli 2026 zullen met het meerjarenprogramma 2026-2030 aanvullende middelen beschikbaar komen voor verdere verduurzaming en innovatie, terwijl tegelijkertijd de eerste initiatieven op het gebied van logistieke efficiëntie al van start zijn gegaan. Hierdoor neemt de impact van de terugsluis in de komende jaren verder toe en vormt het pakket een belangrijke stimulans voor de versnelde overgang naar duurzaam en efficiënt wegtransport.