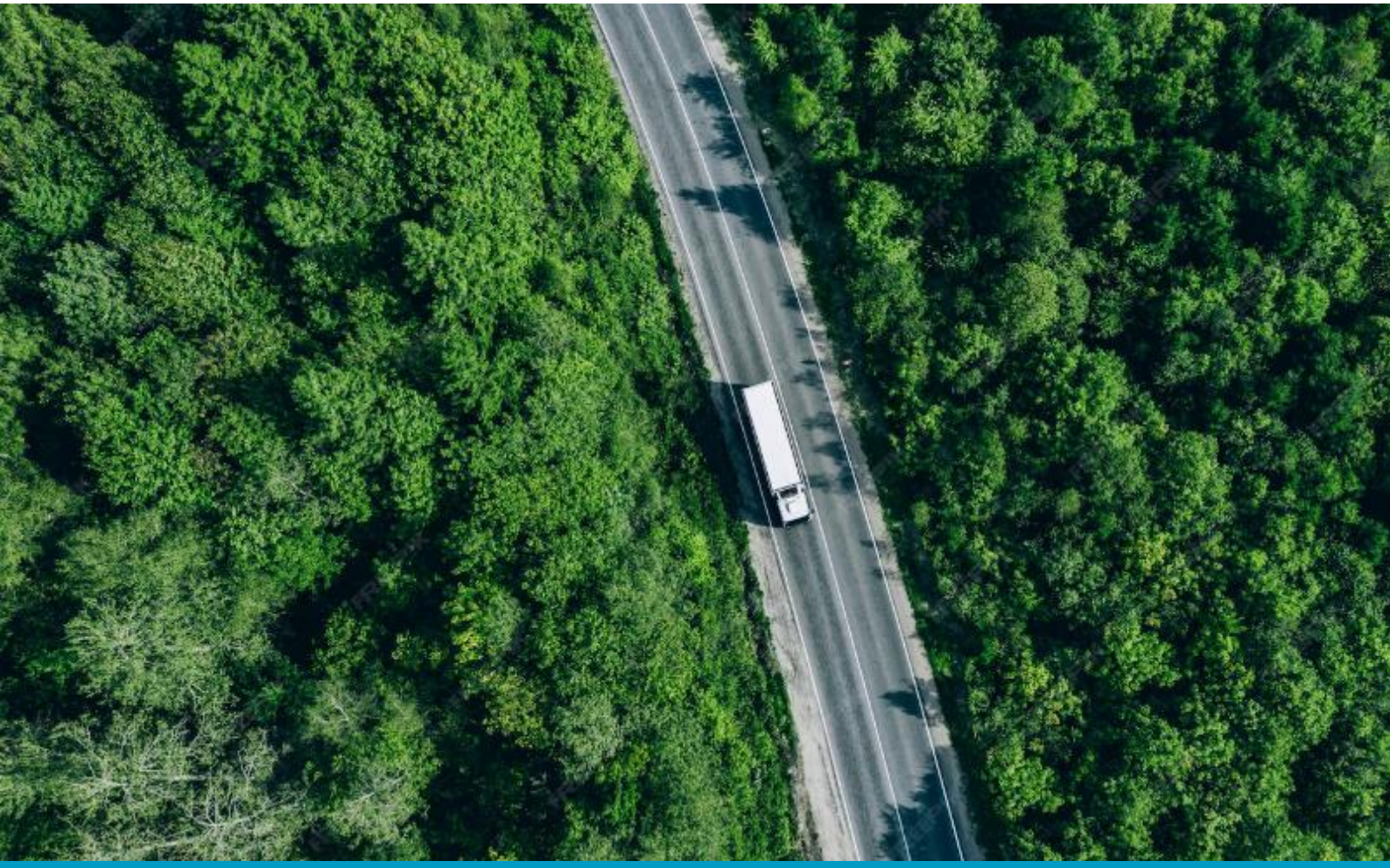
DECISIO



Evaluatie Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET)

Eindrapportage

ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

DECISIO

TITEL

Evaluatie Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET)

DATUM

23 juli 2026

STATUS RAPPORT

Eindrapport

OPDRACHTGEVER

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

PROJECTTEAM DECISIO

Mick Koopman
Simone Vos
Julian Barou
Daan van Gent

CONTACTGEGEVENS DECISIO | ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

Valkenburgerstraat 212
1011 ND Amsterdam
T 020 – 67 00 562
E info@decisio.nl
I www.decisio.nl

DECISIO

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting i

1. Inleiding 1
   - 1.1 Aanleiding 1
   - 1.2 Onderzoeksvragen 1
   - 1.3 Leeswijzer 1
2. Beleidsreconstructie 2
   - 2.1 Aanleiding en opgave 2
   - 2.2 Doelen AanZET 3
   - 2.3 Werking en uitvoering van AanZET 4
   - 2.4 Samenhang AanZET met andere regelingen 8
   - 2.5 Beleidstheorie van de AanZET-regeling 9
3. Toetsingskader 10
4. Analyse beschikte middelen 11
   - 4.1 Financiering en subsidierondes 11
   - 4.2 Uitvoeringskosten overheid 14
5. Resultaten en doelbereik 15
   - 5.1 Aantal aanvragen en vrachtwagens 15
   - 5.2 Bedrijfsomvang 22
   - 5.3 CO_2-besparing 22
6. Perceptie van en meerwaarde voor stakeholders 26
   - 6.1 Keuze voor de emissievrije vrachtwagen 26
   - 6.2 Perceptie ten opzichte van zero emissie logistiek 28
   - 6.3 Ontwerpkeuzes en aanvraagproces 30
7. Beoordeling toetsingskader 33
   - 7.1 Hoofddoelen 33
   - 7.2 Voorwaarden en neveneffecten 34
   - 7.3 Opzet regeling 34
   - 7.4 Noodzaak regeling 35
8. Conclusies en aanbevelingen 36
   - 8.1 Conclusies 36

8.2 Aanbevelingen 37
Bijlage 1. Achtergronden beleidsreconstructie 38
Bijlage 2. Toetsingskader evaluatie 41
Bijlage 3. Methode berekening CO_2-reductie 42
Bijlage 4. Enquête 44

Managementsamenvatting

Aanleiding en onderzoeksvragen

In 2022 is de Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET) ingevoerd met als doel de transitie naar emissievrij wegtransport te versnellen en transporteurs handelingsperspectief te geven om zero-emissiezones te bevoorraden. De regeling komt voort uit het Klimaatakkoord en ondersteunt ondernemingen en non-profitinstellingen bij de aanschaf van emissievrije vrachtwagens. De regeling loopt tot 8 mei 2027 en moet conform de Algemene wet bestuursrecht worden geëvalueerd op doeltreffendheid en doelmatigheid.

Voorliggende evaluatie heeft twee hoofddoelen. Ten eerste verschaffen we inzicht in de resultaten van AanZET sinds 2022 en de mate waarin deze bijdragen aan de beleidsdoelstellingen. Daarmee gaan we in op de doeltreffendheid van de regeling. Ten tweede worden ervaringen van stakeholders opgehaald om te beoordelen in hoeverre de regeling effectief en efficiënt functioneert en hoe deze kan worden verbeterd richting de periode na 2026. Zo wordt ook stilgestaan bij de doelmatigheid van de regeling.

De evaluatie richt zich daarbij op vier centrale onderzoeksvragen: (1) welke resultaten de regeling heeft gerealiseerd en hoe deze zich verhouden tot de oorspronkelijke doelen, (2) hoe deze resultaten zich verhouden tot bredere ontwikkelingen in de verduurzaming van de sector, (3) welke positieve en negatieve ervaringen stakeholders hebben met de regeling, en (4) welke aanbevelingen volgen voor het vervolg van het instrument.

Opzet en doelen regeling

Het hoofddoel van de regeling is het stimuleren van de aanschaf van emissievrije vrachtwagens en daarmee het vergroten van het aandeel emissievrije voertuigen in het Nederlandse wagenpark. Dit draagt bij aan de bredere doelstelling uit het klimaatakkoord: het terugdringen van broeikasgassen in Nederland. Het beleidsprogramma van IenW stelt als doel tenminste 1.000 emissievrije vrachtwagens in 2025 en tenminste 16.000 emissievrije vrachtwagens in 2030. Op basis van de Effectstudie Terugsluis wordt ingezet op het bereiken van 25.000 emissievrije vrachtwagens in 2030.

De regeling kende verschillende aanpassingen gedurende de looptijd. De belangrijkste wijzigingen zijn doorgevoerd in 2024 en betreffen onder meer een verlaging van subsidiepercentages, het beperken van het aantal voertuigen per aanvraag, het invoeren van een maximum van één aanvraag per werkdag en het verlagen van het voorschotpercentage naar 70 procent. Deze wijzigingen zijn gericht op een eerlijker verdeling van middelen en het tegengaan van strategisch en ongewenst gedrag.

Beschikte middelen en subsidierondes

Sinds 2022 zijn meerdere openstellingsrondes geweest, waarbij het beschikbare budget elke keer binnen korte tijd werd overtekend en initieel volledig is uitgeput. Het budget groeide van 25 miljoen euro in 2022 naar ruim 65 miljoen euro in 2025. Voor heel 2026 wordt een budget van 205 miljoen euro beoogd.[1] De groei hangt samen met het gegeven dat middelen beschikbaar komen door de start van de vrachtwagenheffing in 2026, via de zogenaamde terugsluis naar verduurzaming en innovatie.

[1] De eerste openstellingronde van 2026 is al geweest. Deze ronde had een subsidieplafond van ruim 85 miljoen.

De structurele overtekening van het budget laat zien dat de vraag naar subsidie substantieel groter is dan het beschikbare aanbod. In alle jaren was loting noodzakelijk om aanvragen te rangschikken. Tegelijkertijd wordt niet het volledige toegekende budget uiteindelijk benut: afhankelijk van het jaar blijft 2 tot 20 procent van de initieel toegekende middelen uiteindelijk onbenut. Dat komt bijvoorbeeld doordat bedrijven na toekenning afzien van aanschaf of failliet gaan. De gemiddelde subsidie per voertuig ligt rond de 70.000 tot 80.000 euro en is mede afhankelijk van het type voertuig en de grootte van de onderneming die de aanvraag indient. Zwaardere voertuigen domineren de aanvragen, wat de gemiddelde subsidiehoogte beïnvloedt.

Behaalde resultaten

De regeling heeft geleid tot een sterke toename van het aantal emissievrije vrachtwagens. Tot en met mei 2026 zijn 3.844 voertuigen definitief toegekend, waarvan 1.538 inmiddels op kenteken zijn gezet. Op systeemniveau is het effect significant. In april 2026 reden circa 2.654 emissievrije vrachtwagens in Nederland, waarvan ongeveer 58% met AanZET-subsidie is gefinancierd. De regeling speelt dus een centrale rol in de ontwikkeling van de markt. Het tussendoel van tenminste 1.000 emissievrije vrachtwagens in 2025 is ruimschoots gehaald: in dat jaar waren er circa 2.193 emissievrije voertuigen ingestroomd. De bijdrage van AanZET aan dit resultaat is substantieel.

Ook op het gebied van CO_2-reductie zijn duidelijke effecten zichtbaar. De cumulatieve emissiereductie van reeds ingestroomde voertuigen bedraagt naar schatting 1,1 tot 2,0 Mton CO_2 over de levensduur, oplopend van 2,8 tot 5,1 Mton indien alle toegekende voertuigen instromen. De exacte netto-effecten zijn echter niet vast te stellen omdat we niet weten in welke mate emissievrije vrachtwagens ook zonder AanZET-subsidie zouden zijn aangeschaft. Er zijn genoeg aanwijzingen om te veronderstellen dat sprake is van een substantieel netto-effect.

Belangrijk is dat de instroom van emissievrije vrachtwagens nog sterk afhankelijk is van externe factoren zoals TCO, regelgeving en infrastructuur. De regeling draagt hieraan bij, maar is niet als enige verantwoordelijk voor deze ontwikkelingen.

Perceptie van stakeholders

Stakeholders zijn doorgaans positief over de regeling. Het aanvraagproces wordt als eenvoudig, toegankelijk en transparant ervaren, en de dienstverlening van RVO wordt hoog gewaardeerd. De subsidie speelt een cruciale rol in investeringsbeslissingen. Meer dan 90 procent van de respondenten geeft aan dat AanZET belangrijk of doorslaggevend is geweest bij de aanschaf. Daarnaast geeft een meerderheid aan dat zonder subsidie minder emissievrije voertuigen zouden worden aangeschaft. Dat wijst op additionaliteit door de regeling: zonder de regeling waren er minder emissievrije vrachtwagens in het Nederlandse wagenpark.

Tegelijkertijd worden knelpunten genoemd. Ondanks de AanZET-subsidie blijft de hoge aanschafprijs een belangrijk obstakel, vooral voor kleinere bedrijven. Daarnaast vormt laadinfrastructuur, en met name netcongestie, een belangrijke belemmering voor verdere opschaling.

De wijzigingen in de regeling, zoals het beperken van aanvragen per dag en het verlagen van het voorschot, worden overwegend positief of neutraal beoordeeld. Stakeholders zien deze als noodzakelijk voor een eerlijker en efficiënter gebruik van middelen.

Conclusie

De evaluatie laat zien dat AanZET in belangrijke mate doeltreffend is geweest. De regeling heeft substantieel bijgedragen aan de groei van het aantal emissievrije vrachtwagens, het behalen van tussendoelen en het reduceren van CO_2-uitstoot. Daarnaast heeft de regeling bijgedragen aan acceptatie van emissievrije technologie en het vergroten van handelingsperspectief voor bedrijven om zero-emissiezones te betreden.

Voor wat betreft doelmatigheid is positief dat de regeling lage uitvoeringskosten kent en dat het aanvraagproces goed functioneert. Tegelijkertijd zijn er inefficiënties, zoals onbenut budget en prikkels die kunnen aanzetten tot strategisch gedag. Daarnaast is de (toekomstige) effectiviteit van de regeling afhankelijk van externe factoren, met name laadinfrastructuur en netcapaciteit.

Aanbevelingen

Op basis van de evaluatie volgen vijf aanbevelingen voor beleid:

1. Voortzetting van de regeling is aan te bevelen gezien de doeltreffendheid en doelmatigheid.
2. Blijf de noodzaak voor overheidsingrijpen onderzoeken door prijs- en marktontwikkelingen (zowel aanschafprijs als TCO) te monitoren.
3. Formuleer concrete en consistente doelstellingen voor effectieve sturing en evaluatie van de regeling.
4. Blijf maatregelen onderzoeken die ongewenst gebruik van de regeling minimaliseren.
5. Houd aandacht voor de impact van netcongestie op de transitie naar emissievrij vrachtverkeer om deze transitie zo effectief mogelijk te laten verlopen.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2022 is de Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET) in werking getreden. Het doel van de regeling is het stimuleren van de aanschaf van emissievrije vrachtwagens bij ondernemingen en non-profitinstellingen. De regeling is opgezet naar aanleiding van afspraken uit het Klimaatakkoord, daarin is afgesproken dat de Rijksoverheid een stimuleringsprogramma opzet om het aantal emissievrije vrachtwagens in het totale wagenpark te vergroten. De regeling heeft een looptijd van vijf jaar en eindigt per 8 mei 2027. In de toelichting van de regeling staat dat uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding een verslag wordt gepubliceerd over de doeltreffendheid en de effecten van de regeling in de praktijk. Dit gebeurt conform artikel 4:24 van de Algemene wet bestuursrecht. Om deze reden heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) Decisio gevraagd de regeling te evalueren.

1.2 Onderzoeksvragen

Deze evaluatie heeft als doel om 1) een helder overzicht te bieden van de resultaten die AanZET sinds de start in 2022 heeft gerealiseerd en 2) op basis van interviews en een enquête inzichten uit de markt te verzamelen om te achterhalen of de regeling doeltreffend (zijn de doelen van de regeling op een effectieve manier behaald?) en doelmatig (zijn de doelen op een efficiënte manier behaald?) is. Deze inzichten worden ook gebruikt om te bepalen welke onderdelen goed gingen en waar verbeteringen mogelijk zijn. Dit vertaalt zich uiteindelijk in aanbevelingen die gebruikt kunnen worden om AanZET te verlengen of te vervangen nadat deze in 2027 afloopt. Deze evaluatie vindt plaats aan de hand van vier onderzoeksvragen:

1. Wat is het resultaat van de openstellingen van AanZET sinds 2022 en hoe verhoudt dit zich tot de oorspronkelijke doelstelling van de regeling?
2. Hoe verhoudt bovengenoemde resultaat zich tot overige ontwikkelingen ten aanzien van de verduurzaming van de wegtransportsector?
3. Welke positieve en negatieve ervaringen hebben partijen uit het krachtenveld (eindgebruikers en *Original Equipment Manufacturers*; *OEM's*) bij AanZET gehad? Specifieke subvragen zijn:
   a. Hoe is de wijziging in 2024 van max. 1 aanvraag/ werkdag/ groep van ondernemingen ervaren?
   b. Hoe zijn de 2 aanvraagperiodes per jaar ervaren?
   c. Wordt het voorschotpercentage van 70 procent als passend ervaren?
4. Wat zijn aanbevelingen voor het vervolg van de regeling per 2027?

1.3 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk gaan we in op de beleidsreconstructie. Op basis van de doelen en subdoelen van de regeling tonen we in hoofdstuk 3 het toetsingskader. In hoofdstuk 4 gaan we in op de beschikte middelen en uitvoeringskosten. Hoofdstuk 5 bevat de bevindingen uit de data-analyse en hoofdstuk 6 behandelt de bevindingen uit de interviews en de enquête. Vervolgens beoordelen we de regeling in hoofdstuk 7 aan de hand van het toetsingskader. In hoofdstuk 8 geven we antwoord op de onderzoeksvragen en doen we aanbevelingen.

2. Beleidsreconstructie

We gaan in dit hoofdstuk in op de overwegingen voor het instellen van de subsidieregeling, de (initiële) doelstellingen en de context waarbinnen de regeling is opgezet. Daarnaast kijken we naar hoe de regeling zich door de jaren heen heeft ontwikkeld. Voor deze beleidsreconstructie bekeken we verschillende bronnen waaronder het Integraal Afwegingskader, de concept-regeling uit 2021, het verslag van de internetconsultatie op de concept-regeling, kamerbrief internetconsultatie, publicatie AanZET, het verslag van de internetconsultatie over de wijziging in 2024 en de publicatie van deze wijziging. Deze informatie vullen we aan met informatie uit gesprekken met betrokkenen van het ministerie van IenW en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO).

2.1 Aanleiding en opgave

Aanleiding: het Klimaatakkoord

In 2019 is het Klimaatakkoord gepubliceerd.[2] Het doel van het Klimaatakkoord is het terugdringen van broeikasgassen in Nederland. Om dit te bewerkstelligen zijn er met vijf verschillende sectoren afspraken gemaakt, waaronder Mobiliteit (C2). In onderdeel C2.5 zijn afspraken gemaakt om de logistiek te verduurzamen. Hierin is opgenomen dat de Rijksoverheid een stimuleringsprogramma zal opzetten om het aantal emissievrije vrachtwagens in het totale wagenpark te vergroten. Dit is ter ondersteuning van het instellen van middelgrote zero-emissie zones voor stadslogistiek in dertig tot veertig grote steden vanaf 2025.[3] Om invulling te geven aan deze afspraak heeft het ministerie van IenW AanZET opgezet.

Opgave: het helpen ontwikkelen van de markt voor emissievrije vrachtwagens

Subsidieregelingen zijn nuttig wanneer de overheid bepaald gedrag of specifieke activiteiten wil stimuleren. Dit betreft activiteiten die anders niet uitgevoerd zouden worden, bijvoorbeeld vanwege te hoge verwachte kosten. Door subsidies te verstrekken, kan de overheid burgers of bedrijven in beweging brengen om deze maatschappelijk gewenste activiteiten alsnog te ondernemen. In het geval van AanZET gaat het om de aanschaf van emissievrije vrachtwagens. Omdat de markt nog gedomineerd wordt door fossiel materieel is het voor ondernemers in veel gevallen een duurdere optie om emissievrije vrachtwagens zelf te bekostigen. De aanschafkosten van batterij-elektrische vrachtauto's lagen bij de start van AanZET in de orde van twee- tot driemaal zo hoog als dieselvrachtwagens. Voor waterstof-vrachtwagens is het verschil nog groter.[4] Subsidies verlagen de financiële drempel en zorgen ervoor dat de transitie naar duurzaam materieel sneller op gang komt.

Het idee is daarnaast dat de aanschaf van emissievrije vrachtwagens ook de markt stimuleert, zodat op die manier wordt bijgedragen aan snellere ontwikkeling van nieuwe productielijnen. Om deze reden is retrofit – het ombouwen van bestaande vrachtwagens naar emissievrije vrachtwagens – uitgesloten van AanZET.

Invloed van de Terugsluis Vrachtwagenheffing

De vrachtwagenheffing (VWH) is een beleidsinstrument waarbij vrachtwagens per gereden kilometer op Nederlandse wegen worden belast. De netto-opbrengsten van deze heffing worden niet generiek aan de begroting toegevoegd, maar via een

[2] *Klimaatakkoord*. (2019). https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/06/28/klimaatakkoord
[3] Inmiddels hebben 18 gemeenten en Schiphol een zero-emissiezone ingevoerd. Daarnaast hebben 10 andere gemeenten het besluit tot invoering van een ZE-zone genomen of doen daar onderzoek naar. Bron: Op Weg Naar ZES. *Waar komen de zero-emissiezones*. Geraadpleegd op 19 maart 2026, https://www.opwegnaarzes.nl/bedrijven/waar-komen-de-ze-zones
[4] Integraal afwegingskader Aanschafsubsidie zero-emissie trucks AanZET

zogenoemd terugsluismechanisme opnieuw ingezet voor de vervoerssector. Dit gebeurt via het Meerjarenprogramma Terugsluis Vrachtwagenheffing, waarin is vastgelegd dat de inkomsten uit de heffing in de periode 2026–2030 worden besteed aan innovatie en verduurzaming van het goederenvervoer.[5] De terugsluis houdt daarmee in dat middelen die via de heffing bij de sector worden opgehaald, (deels) terugvloeien naar diezelfde sector in de vorm van gerichte investeringen en stimuleringsmaatregelen, waaronder subsidieregelingen gericht op emissiereductie. AanZET is een van die stimuleringsmaatregelen.

2.2 Doelen AanZET

Gestelde doelen bij aanvang

Het algemene doel van AanZET is “het doeltreffend en doelmatig stimuleren van de keuze voor een emissievrije vrachtwagen indien een Nederlandse onderneming of non-profitinstelling de aanschaf hiervan overweegt”. Achterliggend is het doel ook om het transitiepad voor emissievrije vrachtwagens te versnellen.[6] Daarmee dient een bijdrage te worden geleverd aan het terugdringen van de CO_2-emissies van de logistiek. De beschikbare laadinfrastructuur dient hierbij niet belemmerend te zijn. Daarnaast helpt AanZET mogelijk bij het verkrijgen van draagvlak voor de zero-emissiezones die in het Klimaatakkoord werden aangekondigd.

Het hoofddoel is meer emissievrije vrachtwagens op de Nederlandse wegen. Het ministerie van IenW heeft aangegeven dat er voorafgaand aan de regeling weinig informatie bekend was over emissievrije vrachtwagens. Hierdoor was het moeilijk in te schatten tot hoeveel (extra) emissievrije vrachtwagens AanZET zou moeten leiden. Het ministerie schatte het aantal benodigde emissievrije vrachtwagens in aan de hand van een onderzoek van Panteia.[7] Panteia berekende dat in 2030 circa 11.500 voertuigen zwaarder dan 3,5 ton nodig zijn om de dertig tot veertig zero-emissiezones te bevoorraden die in het Klimaatakkoord worden benoemd. Eind 2021 zijn ongeveer 300 emissievrije vrachtwagens (op kenteken of besteld) in het Nederlandse wagenpark. Dit gaf IenW inzicht in het feit dat een prikkel nodig was om tot het benodigde aantal van 11.500 in 2030 te komen. Initieel werd een tussendoel van tenminste 1.000 emissievrije vrachtwagens in 2024 beoogd.[8]

Het eerste doel van AanZET was om in 2022 het aantal emissievrije vrachtwagens te verdubbelen. Het gaat dan om 300 extra vrachtwagens. Daarbij werd er toentertijd vanuit gegaan dat de gemiddelde subsidie rond de 45.000 euro per vrachtwagen zou liggen. Daarom was voor de regeling een budget van 13,5 miljoen euro in 2022 begroot. Omdat de regeling relatief vaak voor zwaardere vrachtwagens werd gebruikt, bleken aanvullende middelen nodig. Voor zwaardere voertuigen gelden namelijk hogere maximumbedragen.

De inzet was om in de jaren erna door te groeien met ongeveer 60 procent per jaar tot 2030.[9] In de concept-regeling is opgenomen dat zodoende het doel van 11.500 emissievrije vrachtwagens in 2030 kan worden gerealiseerd. Het is echter niet vastgelegd op welk aantal dit groeipercentage is gebaseerd. Binnen het ministerie van IenW zijn daardoor ook geen duidelijke jaar-op-jaar doelen voor aantallen vrachtwagens gespecificeerd. Het ministerie van IenW geeft aan dat er sowieso geen sprake is geweest van ‘harde kwantitatieve’ doelen bij aanvang van de regeling. De genoemde aantallen zijn ook geen doelstellingen voor het aantal emissievrije vrachtwagens

[5] Rijksoverheid. (2024). *Meerjarenprogramma Terugsluis VWH 2026-2030: Verduurzaming en innovatie van de vervoerssector*.
[6] Staatscourant (2022) nr. IENW/BSK-2021/329303
[7] Panteia (2021). *Ingroeipad Zero Emissie Trucks*.
[8] In het Klimaatakkoord (2019) werd een ingroeipad van 10.000+ emissievrije vrachtwagens in 2030 geschetst.
[9] Concept-regeling AanZET 2021

dat met AanZET gefinancierd is. Het zijn wel doelstellingen voor het totaal aantal emissievrije voertuigen in het Nederlandse wagenpark.

Bijstellen van doelen

In 2022 heeft het ministerie van IenW bijgestelde doelen in haar 'Beleidsprogramma Infrastructuur en Waterstaat' opgenomen.[10] Het werd steeds aannemelijker dat de Terugsluis Vrachtwagenheffing zou komen en dat AanZET hier onderdeel van zou gaan uitmaken. Deze toegenomen aannemelijkheid leidde tot een ambitieuzere doelstelling bij het ministerie van IenW voor wat betreft het aantal emissievrije vrachtwagens op de Nederlandse wegen. Deze ontwikkeling zou immers voor meer middelen in de AanZET-pot zorgen. In het Beleidsprogramma van 2022 werd daarom een doel gesteld van tenminste 16.000 emissievrije vrachtwagens in 2030. Het tussendoel bedraagt tenminste 1.000 emissievrije vrachtwagens in 2025. Van deze doelen gaan we uit in het toetsingskader. De verwachting is overigens dat het aantal emissievrije vrachtwagens tot 2030 zal groeien tot 25.000, als gevolg van het meerjarenprogramma 2026-2030.[11]

2.3 Werking en uitvoering van AanZET

De definitieve opzet van AanZET werd op 19 april 2022 in de Staatscourant gepubliceerd en de inwerkingtreding is bepaald op 9 mei 2022. De regeling staat open tot 8 mei 2027.[12] Deze paragraaf bespreekt het ontwerp, de werking en uitvoering van de AanZET-regeling.

2.3.1 Betrokken organisaties bij AanZET

Bij de uitvoering en ontwikkeling van AanZET zijn meerdere publieke en private actoren betrokken geweest. De beleidsverantwoordelijke is het ministerie van IenW. Zij ontwerpt de subsidieregeling, stelt voorwaarden vast en verantwoordt aan de Tweede Kamer. De uitvoeringsorganisatie is de RVO. Zij verwerkt de subsidieaanvragen, verstrekt de subsidies en controleert op de naleving van de voorwaarden.

Uit de private sector zijn transport- en logistieke bedrijven behalve doelgroep ook betrokken bij de opzet van AanZET door middel van hun betrokkenheid bij internetconsultaties. Hierin kunnen zij ervaringen met de subsidie delen. Ook dealers en leasemaatschappijen zijn betrokken stakeholders. Zij leveren de emissievrije vrachtwagens en ondersteunen de RVO door op de subsidiemogelijkheden te wijzen bij ondernemingen en hen hierover te informeren.

Tot slot zijn ook Original Equipment Manufacturers (OEM's)[13] betrokken bij de vormgeving en uitvoering van de AanZET-regeling. Deze OEM's worden gevoed met informatie over de stappen die transportondernemers moeten doorlopen voor het aanvragen van een AanZET-subsidie. Zij worden ook gevraagd hun dealers actief te informeren, zodat subsidieaanvragers tijdig weten wat van hen wordt verwacht.

[10] Minister van Infrastructuur en Waterstaat (2022), *Beleidsprogramma Infrastructuur en Waterstaat*
[11] Panteia (2023), *Effectstudie Terugsluis*
[12] Staatscourant Nr. 11166 (25 april 2022)
[13] Volvo, Daimler Truck, DAF, MAN, Scania, Iveco, Renault

2.3.2 Doelgroep van AanZET subsidie

De doelgroep van AanZET zijn ondernemingen en non-profitinstellingen die in Nederland staan ingeschreven bij de Kamer van Koophandel. Het gaat om zowel kleine, middelgrote als grote bedrijven (ieder met andere steunpercentages conform de EU-regels voor staatssteun). Publieke organisaties en particulieren zijn uitgesloten van de regeling.

Naast de koop van een emissievrije vrachtwagen komt ook financial lease in aanmerking voor subsidie. Wat betreft financial lease komt alleen de lessee (de partij die een emissievrije vrachtwagens leaset) voor subsidie in aanmerking. Bij operationele lease of verhuur komt alleen de lessor (de leasemaatschappij) of verhuurder voor subsidie in aanmerking.

Investeringskeuzes worden beïnvloed door aanschafprijs én TCO

AanZET is bedoeld om een deel van de meerkosten tussen een emissievrije vrachtwagen en een vrachtwagen met verbrandingsmotor te verkleinen. Dat gebeurt door een subsidie te verstrekken over de aanschafprijs van een emissievrije vrachtwagen. De kosten van (het gebruik van) een vrachtwagen zijn echter opgebouwd uit vele componenten die in de regel worden uitgedrukt in de Total Costs of Ownership (TCO).

De initiële aanschaf van een vrachtwagen is voor de meeste bedrijven een grote geldsom. Zeker voor de kleinere bedrijven kan dat zwaarder wegen in het wel of niet in staat zijn een (emissievrije) vrachtwagen aan te schaffen. Desalniettemin is voor de meeste bedrijven de TCO een belangrijkere factor in de financiële afweging tussen een emissievrij voertuig of een voertuig met een verbrandingsmotor. De TCO neemt naast de aanschafprijs namelijk ook kosten mee als brandstof (diesel of stroom), onderhoud en voertuigbelastingen zoals de vrachtwagenheffing. Deze kosten zullen in de praktijk verschillen per gebruiker per vrachtwagen. In de transportsector is het daarom gebruikelijk om kosten terug te rekenen naar kosten per kilometer.

Door alle TCO-kosten mee te nemen komt een bedrijf tot een betere afweging voor het wel of niet aanschaffen van een emissievrije vrachtwagen. Waar het goed om doelmatigheid van de regeling is het daarom niet alleen van belang om te kijken naar het verschil in aanschafprijs tussen conventioneel en emissievrij, maar ook naar het verschil in TCO.

2.3.3 AanZET voorwaarden bij aanvang 2022

Voertuigvoorwaarden en subsidiepercentages

AanZET ondersteunt uitsluitend de aanschaf van nieuwe, volledig emissievrije vrachtwagens, aangedreven door batterij-elektrische of waterstof-technologie.[14] Een vrachtauto geldt alleen als nieuw wanneer de datum van eerste toelating, de datum van eerste inschrijving in Nederland en de datum van tenaamstelling gelijk zijn.[15] De regeling heeft zich verder beperkt tot middelzware en zware vrachtwagens: voertuigcategorie N3 en het zware deel van N2 vanaf 4,25 ton.[16]

De AanZET-subsidie wordt verstrekt als een percentage van de netto aanschafprijs van de emissievrije vrachtwagen (chassisprijs inclusief fabrieksopties, exclusief opbouw en btw). Er gelden verschillende subsidiepercentages en maximumbedragen afhankelijk van twee factoren: type voertuig en omvang van de onderneming. In de bijlagen is een overzicht opgenomen van de maximale subsidiepercentages naar type vrachtwagen en grootteklasse van het bedrijf.

[14] Concept-regeling AanZET 2021
[15] Staatscourant Nr. 11166 (25 april 2022)
[16] Dit is de door RVO gehanteerde ondergrens voor volledig elektrische zware bedrijfsvoertuigen. De ondergrens voor diesel-aangedreven zware bedrijfsvoertuigen is 3,5, wat in lijn is met de eerder aangehaalde studie van Panteia (2021).

De maximale steunruimte is afhankelijk van de grootte van een onderneming. Voor grote, middelgrote en kleine ondernemingen was dit bij aanvang respectievelijk veertig, vijftig en zestig procent van de meerkosten van een emissievrije vrachtwagen ten opzichte van een vergelijkbaar referentievoertuig met een dieselmotor. Deze percentage zijn gebaseerd op de kaders voor maximale steunintensiteit in het kader van staatssteunkaders. Indien het totale steunbedrag, inclusief andere subsidies of fiscale voordelen, de maximale EU-staatssteunruimte overschrijdt, wordt de subsidie verlaagd.

Belangrijkste procedurele en overige voorwaarden

In de AanZET-regeling staan verschillende voorwaarden genoemd die golden bij aanvang van de regeling.[17][18] Bij het indienen van de aanvraag om subsidieverlening moet er een koopovereenkomst beschikbaar zijn voor de aanschaf van een emissievrije vrachtwagen met als ontbindende voorwaarde het niet verkrijgen van subsidie. De overeenkomst mag op dat moment geen onherroepelijke verplichtingen bevatten en het voertuig mag nog niet tenaamgesteld zijn op het moment van aanvragen.

Per aanvrager, of groep verbonden ondernemingen, kon in één kalenderjaar voor maximaal twintig voertuigen subsidie worden verstrekt. Ontvangen aanvragen worden op volgorde van ontvangstdatum behandeld. Als op de dag dat het subsidieplafond wordt bereikt meerdere volledige aanvragen binnenkomen, kan de RVO door middel van loting de rangorde van die gelijktijdige aanvragen bepalen.

Na verlening van de subsidie moet de aanvrager binnen twaalf maanden een aanvraag tot subsidievaststelling indienen. Als de levertijd van het voertuig langer is, kan uitstel worden aangevraagd tot maximaal twaalf maanden na verlening. Bij de vaststelling moeten het kenteken en de factuur worden overgelegd met de RVO. Bij een verleningsbesluit door de RVO werd in de eerste jaren een voorschot van negentig procent van de subsidie verstrekt. Het resterende bedrag wordt uitbetaald na de tenaamstelling van de vrachtwagen en de vaststelling van de subsidie.

Een aangeschafte emissievrije vrachtwagen moet minimaal vier jaar op naam van de subsidieontvanger blijven staan. Vervroegde verkoop moet gemeld worden en kan leiden tot terugvordering. Onder voorwaarden is vervanging door een andere nieuwe emissievrije vrachtwagen toegestaan. Als er niet wordt voldaan aan de verplichtingen uit de regeling, kan de subsidie worden verlaagd en het onverschuldigd betaalde bedrag worden teruggevorderd.

2.3.4 Wijzigingen AanZET-regeling gedurende de uitvoeringsperiode

Het merendeel van de uitgangspunten geldt momenteel nog steeds, maar er is een aantal wijzigingen geweest. Tussen 28 augustus en 25 september 2023 vond een internetconsultatie plaats over voorgenomen wijzigingen van AanZET.[19] Aanleiding is een herziening van Europese staatssteunregels (AGVV) en ervaringen met de uitvoering. Op 13 december 2023 werd de wijzigingsregeling AanZET gepubliceerd in de Staatscourant, met ingangsdatum 1 januari 2024.[20] De aangepaste regeling bracht een aantal veranderingen met zich mee.

[17] Concept-regeling AanZET 2021
[18] Staatscourant Nr. 11166 (25 april 2022)
[19] Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie
[20] Staatscourant Nr. 34236 (14 december 2023)

Wijzigingen in de voertuigvoorwaarden en subsidiepercentages

De subsidiepercentages en maximale subsidiebedragen zijn aangepast per voertuigcategorie en per bedrijfsgrootte.[21] Deze aanpassing hangt samen met de toepassing van een ander Europees staatssteunkader. Door de verlaging van subsidiepercentages en de maximumbedragen van de AanZET-regeling ontvangen bedrijven minder subsidie. Het aantal ondernemingen dat subsidie kan ontvangen is daarentegen wel toegenomen en daarmee ook de kans dat een onderneming subsidie ontvangt. Zie in onderstaande tabel de huidige subsidiebedragen.

Tabel 2.1 Subsidiebedragen per voertuigcategorie m.i.v. 2024

Voertuigcategorie	Grote ondernemingen	Middelgrote ondernemingen	Kleine ondernemingen/ non-profit
N2 (vanaf 4.250 kg)	6,1 % – max € 7.500	12% – max € 14.700	14,8% – max € 18.800
N3 bakwagen (≤18 ton)	10,3% – max € 31.100	20 % – max € 60.500	28,6% – max € 86.600
N3 bakwagen >18 ton	11,1 % – max € 43.900	21 % – max € 83.200	29 % – max € 115.200
N3 trekker	11,1 % – max € 43.900	21 % – max € 83.200	29 % – max €115.200

Bron: Wijzigingsregeling AanZET 2023 & Staatscourant Nr. 34236 (14 december 2023)

Wijzigingen in de procedurele en overige voorwaarden van AanZET

Een centrale wijziging is dat subsidieaanvragen sinds 2024 nog maar betrekking kunnen hebben op één emissievrije vrachtwagen per aanvraag.[22] De belangrijkste reden hiertoe is dat het ministerie in 2023 zag dat subsidieaanvragers meer aanvroegen dan ze nodig hadden om hun lotingkansen te vergroten. Sinds 2024 is het daarom niet langer mogelijk om met één aanvraag subsidie aan te vragen voor meerdere voertuigen. Daarnaast is bepaald dat een aanvrager per werkdag slechts één subsidieaanvraag kan indienen. Indien een aanvrager toch meerdere aanvragen op dezelfde werkdag indient, of als meerdere aanvragers die tot dezelfde groep behoren dat doen, wordt uitsluitend de eerst ingediende aanvraag in behandeling genomen. Als gevolg van deze nieuwe aanvraagsystematiek is de eerdere afwijzingsgrond vervallen die bepaalde dat per aanvrager of per groep maximaal twintig voertuigen per kalenderjaar voor subsidie in aanmerking konden komen. Vanaf 2026 kan voor een hoger aantal voertuigen per aanvraag worden aangevraagd al ligt dit aantal nog wel lager dan bij de start van de regeling.

Ook zijn in de gewijzigde AanZET-regeling in 2024 de termijnen rond de subsidievaststelling verruimd. De termijn waarbinnen een subsidieontvanger een aanvraag tot vaststelling moet indienen, is verlengd van twaalf naar vijftien maanden na de datum van subsidieverlening. Daarnaast is de maximale uitsteltermijn voor het indienen van het vaststellingsverzoek ingekort van twaalf naar negen maanden, waardoor de totale maximale periode voor vaststelling uitkomt op vierentwintig maanden. Deze wijziging is doorgevoerd vanwege langere levertijden van emissievrije vrachtwagens. Het voorschotpercentage is gedaald van 90 naar 70 procent om ongewenst gebruik van de middelen tegen te gaan. Een overzicht van de later doorgevoerde wijzigingen is opgenomen in de bijlage. Zo mag vanaf 2026 budget voor maximaal twee vrachtwagens per aanvraag worden aangevraagd.

[21] Staatscourant Nr. 34236 (14 december 2023)
[22] Staatscourant Nr. 34236 (14 december 2023)

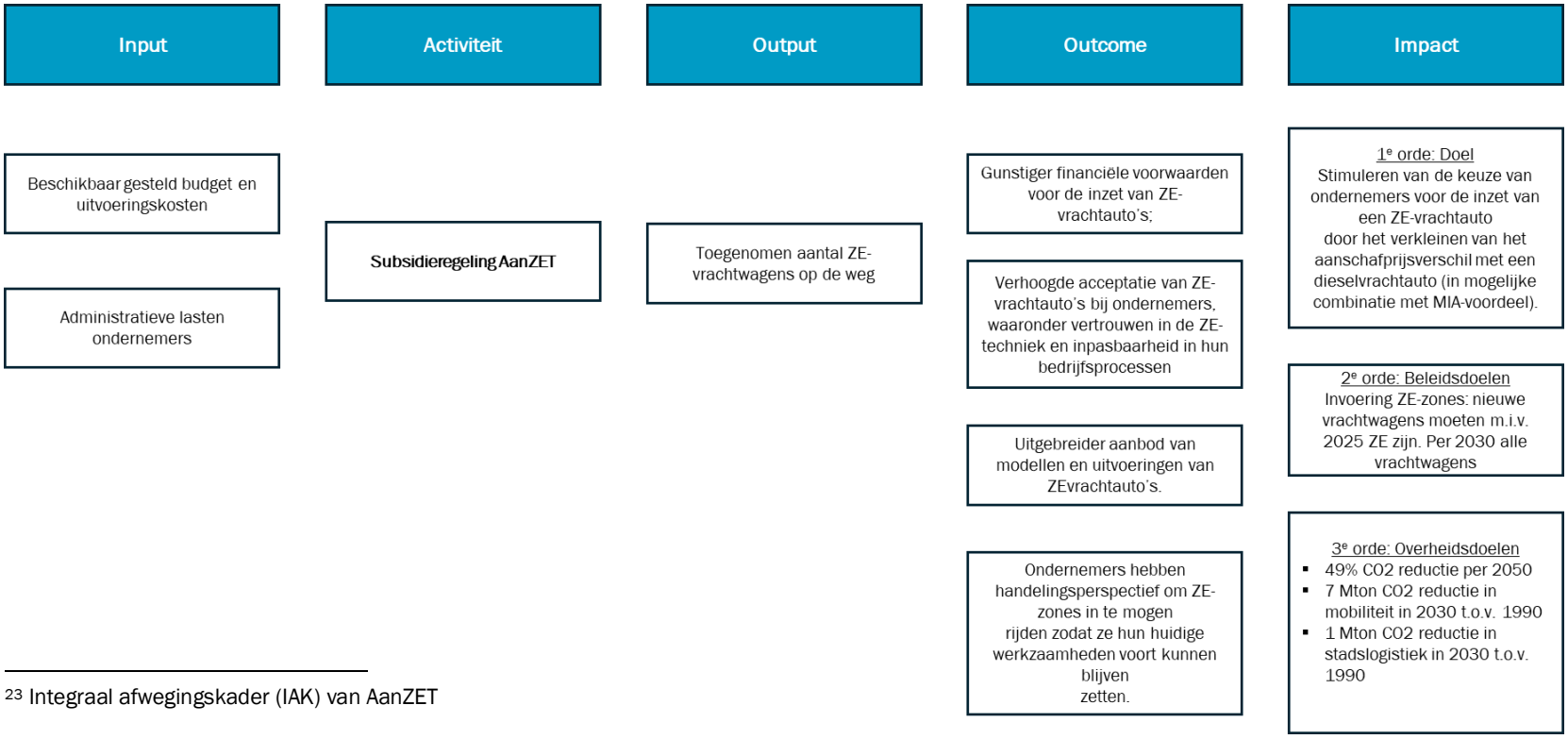
2.4 Samenhang AanZET met andere regelingen

In deze paragraaf staan we kort stil bij hoe AanZET binnen de gehele beleidsmix past. Welke andere instrumenten zetten het ministerie en/of andere overheden nog in om aanschaf van emissievrije vrachtwagens te stimuleren en hoe verhouden deze zich tot AanZET? Een uitgebreidere beschrijving van onderstaand overzicht is in de bijlage te vinden:

- ***DKTI:*** In 2020 heeft de staatssecretaris gekozen om eerst een subsidieregeling voor lichte bedrijfsauto's open te stellen (SEBA). Deze was dus niet toegankelijk voor ondernemingen die een emissievrije vrachtwagen wilden aanschaffen. Voor deze ondernemers is op dat moment een tender opengesteld in de DKTI-regeling voor het onderdeel 'learning by using'.
- ***MIA/VAMIL-regelingen:*** De Milieu-investeringsaftrek (MIA) en de Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL) zijn fiscale ondersteuningen. Met de MIA kan een percentage van de investeringskosten worden afgetrokken van de fiscale winst. Ondernemers konden tot 2025 gelijktijdig gebruikmaken van MIA en AanZET. Door deze combinatie kwam de totale overheidssteun dicht bij de maximale steunpercentages. Deze stapeling is vanaf 2026 niet meer mogelijk. Dit heeft te maken met structurele overschrijding van het MIA budget. MIA functioneert nog wel als vangnet voor grote transporteurs die veel emissievrije vrachtwagens per keer bestellen.
- ***Energie-investeringsaftrek (EIA):*** Met de EIA is het mogelijk om een deel van de kosten voor een investering af te trekken van de fiscale winst. Sinds het niet meer mogelijk is om MIA en AanZET te stapelen, wordt door RVO gewezen op de stapeling met EIA.
- ***Subsidieregeling Waterstof in mobiliteit (SWIM):*** De SWIM regeling is gericht op het stimuleren van waterstof in transport. De SWIM ondersteunt samenwerkingsverbanden om te investeren in waterstoftankstations en waterstofvoertuigen. De regeling richt zich vooral op zwaar vervoer zoals vrachtwagens en touringcars. Bedrijven die een vrachtwagen op waterstof willen aanschaffen hebben de keuze of ze gebruik willen maken van AanZET of SWIM.
- ***SEB:*** In het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) worden de verschillende doelen en ambities inzake de verduurzaming van bouwmaterieel gebundeld en gezamenlijk uitgevoerd. Onderdeel van het SEB is de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmateriaal (SSEB). Bouwvoertuigen vallen ook onder de SSEB.
- ***Laadinfrastructuur:*** Batterij-elektrische vrachtwagens zijn afhankelijk van laadinfrastructuur. Daarmee valt of staat een goede overgang naar emissievrije vrachtwagens met de beschikbaarheid van laadinfrastructuur. Om de laadinfrastructuur te bevorderen zijn er twee subsidieregelingen sinds 2024: SPRILA en SPULA.

2.5 Beleidstheorie van de AanZET-regeling

Op basis van het integrale afwegingskader[23] (vraag 5) voor AanZET is hieronder de beleidstheorie van AanZET gereconstrueerd.

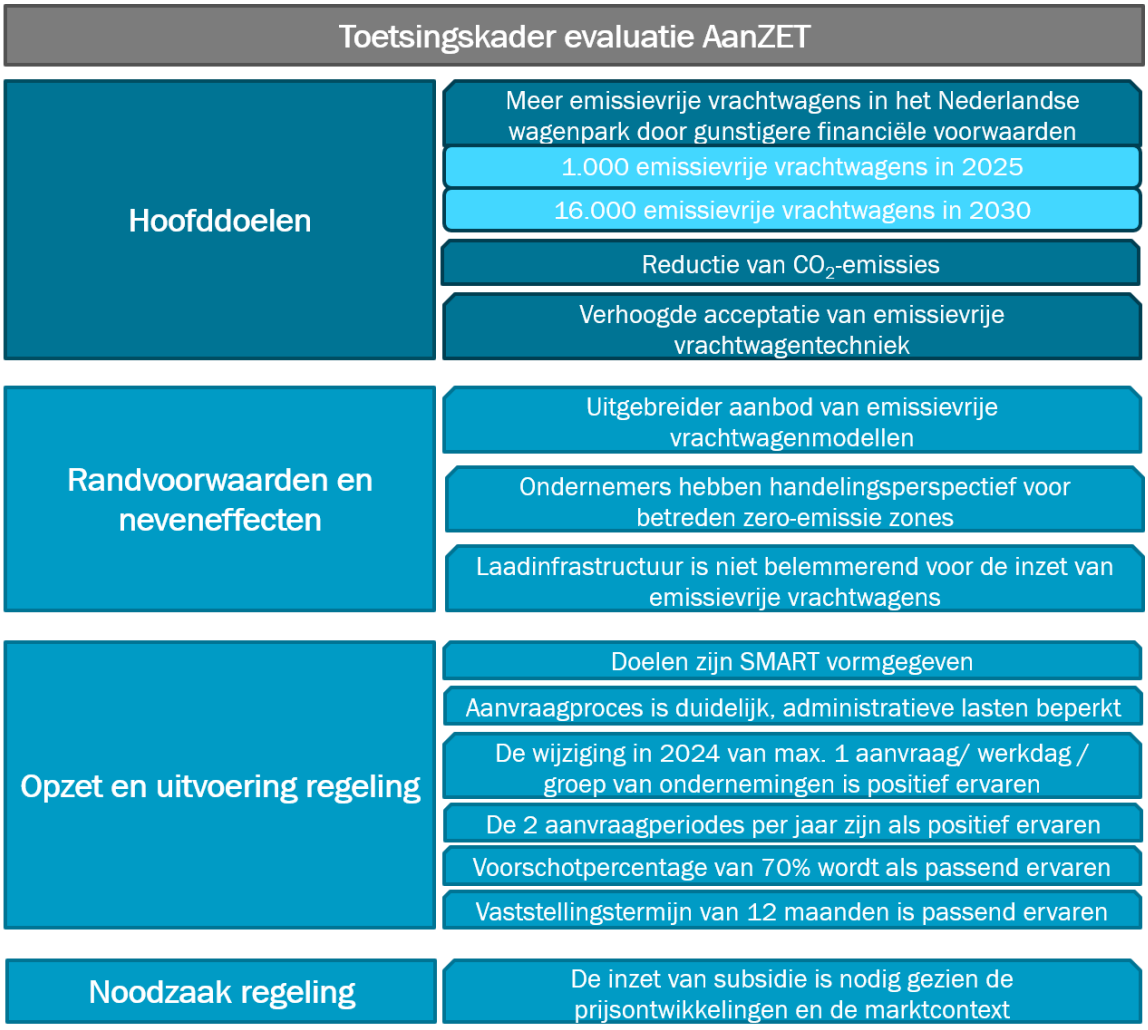


[23] Integraal afwegingskader (IAK) van AanZET

3. Toetsingskader

Het toetsingskader voor deze evaluatie is onderstaand te zien. Het is gebaseerd op de gestelde doelen van AanZET zoals gepresenteerd in het integraal afwegingskader dat voor de regeling werd opgesteld. Dit is aangevuld en geconcretiseerd op basis van de onderzoeksvragen en de beleidsreconstructie. Dit toetsingskader is in de evaluatie als leidraad gehanteerd voor de beoordeling van de regeling op doeltreffendheid en doelmatigheid.

In het toetsingskader beoordelen we AanZET op de hoofddoelen, voorwaarden en neveneffecten, de opzet van de regeling en op de noodzaak van overheidsingrijpen gezien prijsontwikkelingen in de markt. Hieronder hangen verschillende criteria. In de beoordeling op deze criteria proberen we waar mogelijk rekening te houden met afwijkende inzichten per doelgroep. Zo kan een groot transportbedrijf mogelijk anders tegen het aanvraagproces aankijken dan een kleine onderneming met één of enkele vrachtwagens. In Bijlage 2 hebben we het toetsingskader nader gespecificeerd met aanvullende criteria. Bij elk criterium geven we aan hoe we het beoordelen en wat de streefwaarde is, indien deze is gespecificeerd. Het gaat zowel om criteria die expliciet zijn meegegeven, als criteria die niet expliciet zijn meegegeven, maar wel relevant zijn voor het functioneren van de regeling.



4. Analyse beschikte middelen

Dit hoofdstuk bevat de analyse ten aanzien van de beschikte middelen van AanZET tot en met mei 2026. De data-analyse is gebaseerd op het AanZET dashboard dat door RVO wordt bijgehouden. Dit dashboard bevat de data over alle AanZET-aanvragen sinds de start van de regeling tot en met mei 2026.

4.1 Financiering en subsidierondes

AanZET werd initieel bekostigd met middelen uit het Klimaatakkoord. Het initiële plan was om het beschikbare budget uit het Klimaatakkoord over drie jaar uit te spreiden, maar vanwege de vele aanvragen is besloten het budget naar voren te halen en het in twee jaar uit te geven. Op verzoek van de Tweede Kamer is daarom het budget van het Meerjarenprogramma Terugsluis Vrachtwagenheffing vervroegd beschikbaar gesteld, waardoor AanZET hier in 2024 en 2025 al van kon profiteren, in plaats van 2026 zoals initieel beoogd. AanZET is zodoende twee jaar gefinancierd met leningen die worden terugbetaald uit het Terugsluis Vrachtwagenheffing-fonds met ingang van 2027.

Het Meerjarenprogramma Terugsluis Vrachtwagenheffing beschrijft hoe de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing (VWH) voor de periode 2026-2030 worden besteed.[24] Hierbij is het de bedoeling dat de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden ingezet voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. AanZET maakt inmiddels deel uit van dit meerjarenprogramma.

4.1.1 Subsidierondes en budgetten van AanZET

RVO heeft sinds 2022 meerdere subsidieaanvraagrondes uitgevoerd. Onderstaand bespreken we kort het verloop van deze openstellingrondes per jaar.

2022: Het aanvankelijke jaarbudget was 13,5 miljoen euro. De interesse was groot: op de eerste dag werden 253 subsidieaanvragen ingediend voor circa 35 miljoen euro. Hiermee was het budget direct overtekend. RVO heeft dus meer aanvragen ontvangen dan geld beschikbaar is. Om eerlijk te bepalen wie subsidie krijgt, organiseerde RVO op 31 mei een loting onder alle volledige aanvragen van 9 mei. Het ministerie verhoogde halverwege 2022 het beschikbare subsidiebudget met 11,5 miljoen euro. Hiermee kwam het totale budget voor 2022 uit op 25 miljoen euro, zodat extra emissievrije vrachtwagens gesubsidieerd konden worden.

Wat opvalt is dat de inschatting van een gemiddelde subsidie van 45 duizend euro per vrachtwagen een onderschatting is gebleken. Dit kwam uiteindelijk uit op gemiddeld 72 duizend euro per vrachtwagen. Volgens het ministerie van IenW en RVO heeft dat ermee te maken dat er meer aanvragen dan verwacht zijn gedaan voor zwaardere voertuigen. Voor deze voertuigen ligt de vraagprijs en daarmee het maximale subsidiebedrag hoger.

2023: Op 4 april begint een nieuwe aanvraagronde voor AanZET. Het jaarbudget voor 2023 bedraagt 30 miljoen euro. Ook in 2023 jaar werd het maximale budget binnen een dag na openstelling overtekend en was loting nodig. Daarom is het budget op Prinsjesdag verhoogd met 27,4 miljoen euro, zodat ook dit jaar extra emissievrije vrachtwagens gesubsidieerd konden worden.

[24] Rijksoverheid. (2024). *Meerjarenprogramma Terugsluis VWH 2026-2030: Verduurzaming en innovatie van de vervoerssector*. https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/10/04/bijlage-2-meerjarenprogramma-2026-2030-terugsluis-vwh

In 2023 viel op dat dusdanig veel aanvragen binnenkwamen dat werd waargenomen dat aanvragers meer gingen aanvragen dan ze nodig hadden om hun lotingkansen te vergroten. Dat is de belangrijkste reden voor de wijzigingen in de AanZET voorwaarden met ingang van 2024.

2024: In 2024 zijn er twee openstellingrondes geweest. De eerste ronde had een budget van 45 miljoen euro. Deze opende op 26 maart en sloot op 24 mei. De eerste drie dagen werd voor 53 miljoen euro AanZET subsidie aangevraagd. De aanvragen in de dagen daarna zijn afgewezen. De tweede ronde was open van 1 oktober tot en met 9 oktober en had een budget van circa 22 miljoen euro.[25] Ook in deze ronde is het budget overschreden.

2025: Op 28 januari konden bedrijven opnieuw subsidie aanvragen. Er was ruim 35 miljoen euro beschikbaar in deze ronde. Op 30 september volgde de tweede openstelling van het jaar, met nog eens 30 miljoen euro aan subsidie beschikbaar. In beide rondes is het beschikbare budget overtekend.

2026: In 2026 staan twee openstellingsrondes gepland. De aanvraagperiodes zijn 27 januari tot en met 13 februari en 29 september tot en met 16 oktober. De eerste ronde is daarmee al gesloten. Het subsidieplafond in deze openstellingsronde was 86 miljoen euro. Voor de tweede ronde is het subsidieplafond 119,2 miljoen euro.

Tabel 4.1 geeft weer wat per jaar de subsidiebudgetten van AanZET zijn geweest en hoe deze zijn verdeeld over toegewezen aanvragen en voertuigen. Voor de subsidiebudgetten geldt dat in alle AanZET-jaren het gehele beschikbare budget initieel is toegewezen. Echter gaat de aanschaf van een vrachtwagen na de toewijzing van een subsidieaanvraag om een aantal verschillende redenen (faillissement of geannuleerde aankoop) niet altijd door. Ook kan een ontvangen subsidie door RVO worden teruggevorderd.[26] Het initieel toegekende budget is daarom niet geheel benut door de partijen aan wie de middelen worden toegekend. Initieel toegekende, maar uiteindelijk niet benutte budgetten vloeiden in 2022 en 2023 nog terug naar de algemene middelen. Vanaf 2024 zijn deze niet benutte middelen wel in latere openstellingsrondes opnieuw beschikbaar. In latere rondes kan het budget (door andere partijen) dus evengoed worden benut voor de aanschaf van emissievrije vrachtwagens.

Tabel 4.1 Overzicht budgetten AanZET

	2022	2023	2024	2025	Mei 2026*
Beschikbaar subsidiebudget (in mln. euro)	€ 25	€ 57	€ 67	€ 65	€ 86
Deel van budget initieel toegekend (in %)	100%	100%	100%	100%	-**
Deel van budget definitief onbenut (in %)	2%	14%	20%	8%**	-**
Deel van budget definitief onbenut (in mln. euro)	€ 0	€ 7	€ 13	€ 5**	-**
Gemiddeld budget per toegewezen aanvraag (x1.000 euro)	€ 120	€ 99	€ 71	€ 72	€ 107
Gemiddeld budget per toegekend voertuig (x1.000 euro)	€ 72	€ 78	€ 71	€ 72	€ 70

Bron: RVO (2026)

*2026 heeft één openstellingsronde gehad. Hiervan was het toekenningsproces eind mei 2026 nog niet afgerond. Een tweede ronde volgt in het najaar met een budget van ruim 119 miljoen euro.

**De vaststellingtermijn uit 2025 en 2026 is nog niet verlopen. Deze aantallen zijn dus nog niet definitief.

[25] Staatscourant Nr. 23818 (26 juli 2024)
[26] Als een bedrijf een vrachtwagen heeft gekocht met AanZET-subsidie, mag deze de vrachtwagen niet binnen 48 maanden verkopen. Dit is tot aan juni 2026 eenmaal voorgevallen.

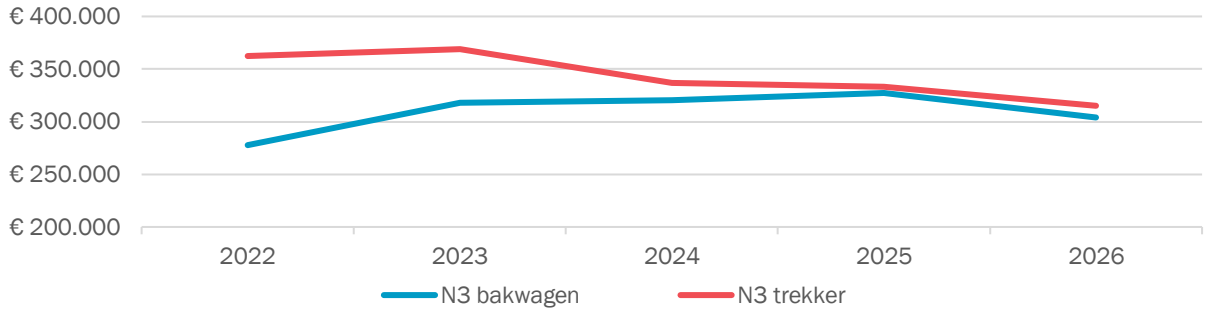
4.1.2 Ongebruikte voorschotten en lopende betalingsregelingen

Waar aan het begin van de regeling circa 98 procent van het budget ook daadwerkelijk voor aanschaf werd benut, lag dit percentage in 2024 op 80 procent. Dat betekent dat minimaal 20 procent van het budget uiteindelijk niet werd gebruikt om een emissievrije vrachtwagen aan te schaffen. RVO vordert het voorschot dan terug, indien mogelijk. De teruggevorderde bedragen die sinds 2024 zijn toegekend, komen weer beschikbaar in nieuwe subsidierondes van de regeling. In sommige gevallen zijn ondernemingen niet in staat geweest het ontvangen voorschot direct terug te betalen. Als gevolg hiervan lopen er eind maart 2026 ruim tien betalingsregelingen. Als gevolg van annuleringen en faillissementen ontstaat de situatie waarin het budget structureel overtekend is, maar niet de volledige honderd procent van het budget in desbetreffende openstellingsronde wordt benut. In 2025 is 92 procent van het budget reeds benut of moet nog worden benut, maar een groot deel van de vaststellingstermijnen is nog niet verlopen. Ook hebben bedrijven sindsdien nog maar weinig tijd gehad om failliet te gaan. Het percentage van 92 procent zal om die reden vermoedelijk nog zakken.

4.1.3 Budgetten per voertuig en de voertuigkosten

In onderstaande Figuur 4.1 staat de gemiddelde voertuigprijs per type vrachtwagen van de toegewezen voertuigen. In 2026 kostte een toegewezen N3 bakwagen gemiddeld rond de 305 duizend euro en een N3 trekker rond de 315 duizend euro. Deze gemiddelde prijzen gelden alleen voor batterij-elektrische voertuigen, want alle toegewezen voertuigen tot en met mei 2026 zijn batterij-elektrisch (BEV) aangedreven. Van deze toegewezen voertuigen was 34,8 procent een N3 bakwagen en 64,8 procent een N3 trekker. Totaal is dat 99,6 procent van alle toegewezen voertuigen. Het aandeel N2 bakwagens in de toegewezen komt uit op 0,4 procent.

Figuur 4.1 Gemiddelde voertuigkosten per aanvraagjaar per type voertuig



Bron: RVO (2026)

De gemiddelde voertuigkosten zijn over de jaren heen niet heel sterk veranderd: N3 bakwagens zijn in 2026 gemiddeld 26 duizend euro duurder dan in 2022 en N3 trekkers zijn gemiddeld 48 duizend euro goedkoper dan in 2022. Onderliggend aan deze prijsontwikkeling speelt echter meer: aanbieders hebben steeds nieuwere modellen ontwikkeld, welke door de eindgebruikers zijn aangeschaft. Zo zijn de bedrijven zwaardere voertuigen met grotere accupakketten gaan aanschaffen. De gemiddelde aanschafprijs is dus beperkt veranderd, terwijl de aangeschafte voertuigen aanzienlijk meer range hebben gekregen.

4.1.4 Verschil in aanschafprijs

In de totstandkoming van AanZET zijn referentieprijzen voor dieselvoertuigen gehanteerd. Op basis van deze referentieprijzen is het subsidiebedrag per voertuigcategorie vastgesteld. De referentieprijzen uit Tabel 4.2 zijn

gebruikt. Deze prijzen zijn ook in 2024 gehanteerd toen de subsidiebedragen van AanZET opnieuw zijn vastgesteld.

Tabel 4.2: Aanschafprijs van batterij-elektrische voertuigen en gehanteerde referentieprijzen van dieselvoertuigen in 2022 en 2024

Voertuigcategorie	Referentie-aanschafprijs dieselvoertuig (2024)	Werkelijke aanschafprijs batterij-elektrisch voertuig (2024)	Verschil in aanschafprijs
N2 bakwagen	€ 68.500	€ 135.718	€ 67.218
N3 bakwagen < 18.000 kg	€ 95.000	€ 289.012	€ 194.012
N3 bakwagen > 18.000 kg	€ 100.000	€ 351.251	€ 251.251
N3 trekker	€ 100.000	€ 336.881	€ 236.881

In vergelijking tot de aanschafkosten van de met AanZET aangeschafte emissievrije vrachtwagens (allemaal BEV) zijn de aanschafkosten van dieselvoertuigen aanzienlijk lager: in 2024, toen de laatste herijking plaatsvond, kostte een aangeschafte emissievrije N3 bakwagen gemiddeld rond de 320 duizend euro en een N3 trekker rond de 337 duizend euro. Een dieselvrachtwagen kostte toen ongeveer 100 duizend euro. Daarmee verschilt de aanschafprijs ongeveer tussen de 200 en 250 duizend euro.

4.2 Uitvoeringskosten overheid

De overheid maakt kosten voor de uitvoering van de AanZET-subsidieregeling. Denk daarbij aan de inzet van betrokken ambtenaren en uitvoeringskosten bij RVO voor onder meer aanvraagbehandeling en communicatie. Voor AanZET liggen de uitvoeringskosten over de periode 2022–2025 op 0,93 procent van het verplichtingenbudget van 215 miljoen euro.[27]. Daarmee lijken de uitvoeringskosten in deze fase relatief laag. Ter vergelijking: in de evaluatie van de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB), eveneens een RVO-regeling gericht op verduurzaming van materieel, wordt vermeld dat conform geldende regelgeving circa 6 procent van de omvang van de regeling aan uitvoering wordt besteed. AanZET ligt daar met 0,93 procent duidelijk onder. Deze vergelijking moet echter voorzichtig worden geïnterpreteerd. Regelingen verschillen in complexiteit, doelgroep, controlelast en uitvoeringsfase. Bovendien is 2026 nog niet meegenomen en moet een deel van het uitvoeringswerk voor AanZET nog plaatsvinden. Het gaat dan onder meer om tussentijdse wijzigingen, vaststellingen, verwerken kentekens en de instandhoudingscontrole. Het uiteindelijke percentage zal daarom waarschijnlijk hoger uitvallen dan de huidige 0,93 procent.

[27] Het verplichtingenbudget is het maximale bedrag dat de overheid in deze periode aan subsidie mag toezeggen.

5. Resultaten en doelbereik

Dit hoofdstuk bevat data-analyse van de resultaten en het doelbereik van AanZET. De analyse is gebaseerd op AanZET-data die door RVO wordt bijgehouden. Deze data bevatten gegevens over alle AanZET-aanvragen vanaf 2022 tot en met mei 2026. Aanvullend op deze data hebben wij zelf gegevens opgehaald uit (openbare) data van RVO en RDW.

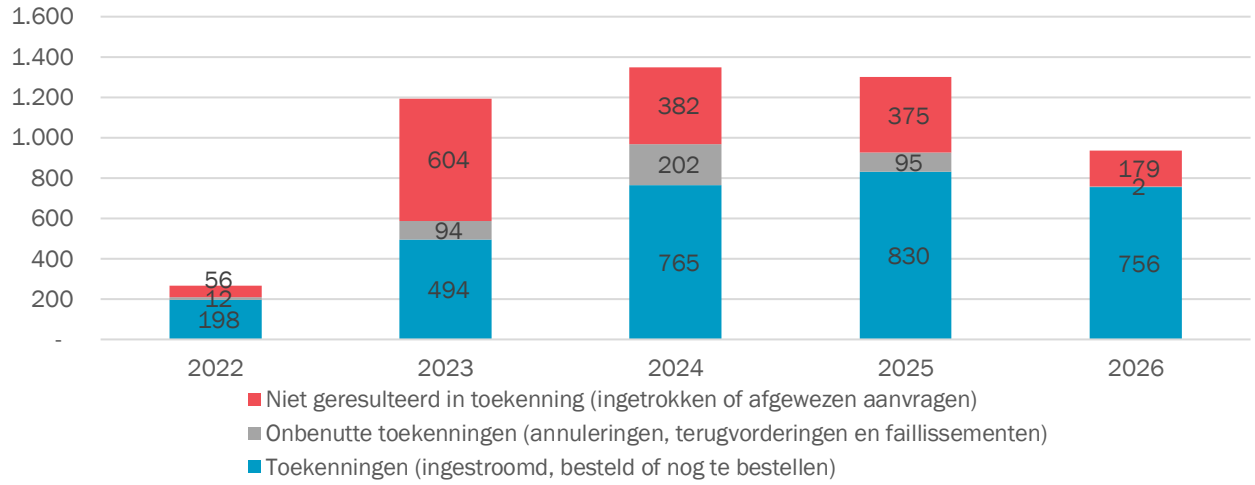
5.1 Aantal aanvragen en vrachtwagens

We bespreken in deze paragraaf het aantal subsidieaanvragen, toekenningen, ingestroomde emissievrije vrachtwagens via AanZET en het totaal aantal emissievrije vrachtwagens op de Nederlandse weg.

5.1.1 Aantal aanvragen

AanZET heeft sinds de start in 2022 ieder jaar één of twee openstellingrondes gehad. In 2026 is er tot op heden één openstellingsronde geweest, waarvan de afronding van de beoordelingsprocedure nog loopt. In de gehele periode sinds de start van AanZET zijn er 5.044 aanvragen gedaan, waarvan er 3.448 initieel zijn toegekend. Dat is 68 procent. De voornaamste reden voor afwijzingen is de structurele overtekening van het beschikbare budget. Na de initiële toekenning kan het om verschillende redenen, zoals faillissement of aankoopannulering, nog voorkomen dat de subsidieaanvrager niet overgaat tot aanschaf van een emissievrije vrachtwagen. Ook kan een ontvangen subsidie door RVO worden teruggevorderd. Daarom ligt het totaal aan toegekende en daadwerkelijk benutte aanvragen lager dan het aantal initiële toekenningen. Voor specifiek 2025 en 2026 geldt bovendien dat een groot deel van de vaststellingstermijnen nog niet is verlopen, waardoor het aantal geannuleerde aankopen na toekenningen nog zal toenemen. Daarnaast geldt voor 2026 dat een deel van de aanvragen in de onderliggende dataset nog niet is beoordeeld. Deze staan nu aangeduid als ‘niet geresulteerd in toekenning’.

Figuur 5.1: Het aantal aanvragen, onbenutte toekenningen en (voorlopig) benutte toewijzingen over de jaren



Bron: RVO (2026)

*De vaststellingtermijn uit 2025 en 2026 is nog niet verlopen. Deze aantallen zijn dus nog niet definitief.

**2026 heeft één openstellingsronde gehad. Hiervan was het toekenningsproces eind mei 2026 nog niet afgerond.

In onderstaande Tabel 5.1 gaan we in op de unieke aanvragers per jaar. In de tabel valt te lezen dat er ieder jaar meer unieke aanvragers zijn, met uitzondering van 2026 waarin er pas één openstellingsronde is geweest. In 2022 en 2023 was de budgetuitputting de grootste reden waardoor aanvragers buiten de boot vielen. Vanaf 2024 is duidelijk de werking van 1 voertuig/aanvrager/werkdag te zien. Het restant van afwijzingen vanaf dan is vooral het gevolg van aanvragen door meerdere werkmaatschappijen binnen dezelfde groep op dezelfde werkdag,

Tabel 5.1: Het aantal unieke aanvragers per jaar

	2022	2023	2024	2025	Mei 2026
Unieke aanvragers	148	421	684	748	705
Unieke initiële toewijzingen	116	277	616	657	611
Percentage met initiële toewijzing	78%	66%	90%	88%	87%

Bron: RVO (2026)

5.1.2 Aantal aangevraagde en toegewezen voertuigen

In totaal zijn er tot en met mei 2026 6.358 voertuigen aangevraagd, waarvan voor 4.273 initieel budget is toegekend. Net als voor de afgewezen aanvragen geldt ook hier dat de voornaamste reden voor afwijzingen de structurele overtekening van het beschikbare budget is. Ook kan een aanvrager zijn aanvraag intrekken.[28] Daarnaast komt het ook voor dat na de initiële toekenning een bedrijf om eerdergenoemde redenen toch besluit niet over te gaan tot de aanschaf van een emissievrije vrachtwagen. Als resultaat hiervan zijn er van de 4.273 voertuigen met initiële budgettoekenning per eind mei 2026 nog 3.844 voertuigen met een subsidietoewijzing over. Dat is 60 procent van de aangevraagde voertuigen en 90 procent van de initiële subsidietoewijzingen. Net als voor het aantal aanvragen (5.1.1) geldt hier dat de vaststellingtermijn voor 2025 en 2026 nog loopt, waardoor deze percentages nog wat verder zullen afnemen. Bovendien geldt hier ook nog dat de beoordelingsprocedure voor afwijzingen en toewijzingen voor de eerste openstellingsronde van 2026 nog niet definitief is afgerond per eind mei 2026.

In de onderstaande tabel is goed zichtbaar dat het aantal toegewezen voertuigen geleidelijk toeneemt over de jaren. Net als de verhouding tot het aantal aangevraagde voertuigen. Dat betekent concreet dat er ieder jaar aan meer voertuigen en voertuigaanvragen subsidie is toegewezen. Van al deze toewijzingen is honderd procent een batterij-elektrisch voertuig (BEV). Hoofdstuk 5.1.5 laat zien hoeveel van de toegewezen voertuigen inmiddels zijn ingestroomd en hoeveel er nog wachten op een kenteken.

Tabel 5.2 Aantal aangevraagde en toegewezen voertuigen per AanZET aanvraagjaar

	2022	2023	2024	2025	Mei 2026
Aangevraagde voertuigen	515	1.628	1.349	1.300	1.566
Initieel toegekende voertuigen	372	787	967	925	1.222*
Uiteindelijk onbenutte toekenningen**	14	116	202	95**	- **

*De afronding van de beoordelingsprocedure voor de eerste openstellingsronde van 2026 loopt eind mei nog.

**De vaststellingtermijn uit 2025 en 2026 is nog niet verlopen. Deze aantallen zijn dus nog niet definitief.

Bron: RVO (2026)

[28] Dat kan bijvoorbeeld omdat de aanvrager twijfels krijgt over elektrisch rijden en daarom besluit toch niet over te gaan tot de aanschaf van een elektrische vrachtwagen, blijkt uit de interviewronde.

5.1.3 Toegewezen voertuigtypen

Van de 3.844 toegewezen voertuigen staat in Tabel 5.3 de verdeling tussen de verschillende typen toegewezen voertuigen weergegeven. Wat opvalt is dat er een geleidelijke toename is van het aandeel N3 trekkers: in 2022 was het aandeel 42 procent, wat is toegenomen tot 65 procent in 2026. Daartegenover staat een afname van het aandeel N3 bakwagens.

Tabel 5.3: Aandeel toegewezen voertuigen per aanvraagjaar per type voertuig

	2022	2023	2024	2025	Mei 2026
N2 bakwagenchassis groter dan 4.250 kg*	2%	6%	3%	-	-
N2 bakwagen (vanaf 10.000 kg tot 12.000 kg)*	-	-	-	1%	0%
N3 bakwagenchassis groter dan 18.000 kg*	42%	44%	40%	-	-
N3 bakwagenchassis tot en met 18.000 kg*	14%	4%	4%	-	-
N3 bakwagen*	-	-	-	41%	35%
N3 trekker	42%	46%	54%	58%	65%

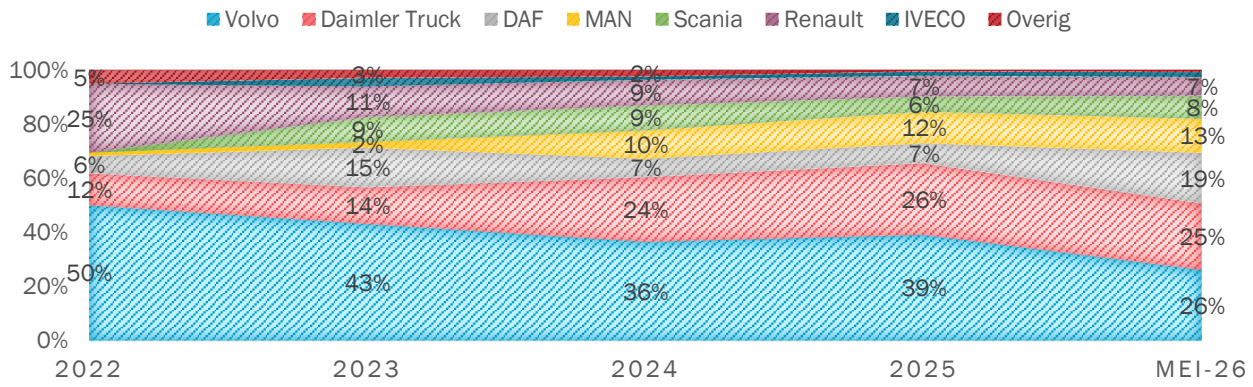
*Door wijzigingen in de AanZET-voorwaarden zijn er over de jaren verschillende definities gehanteerd.

Bron: RVO (2026)

5.1.4 Aandeel per merk (OEM) in het aantal toegewezen voertuigen

In Figuur 5.2 hieronder is te zien dat er over de jaren heen een aantal verschuivingen heeft plaatsgevonden in de aandelen van de OEM's in het totaal toegewezen vrachtwagens. De Zweedse Volvo Group bestaande uit de fabrikanten Volvo en Renault hadden in 2022 een gezamenlijk aandeel van 75 procent. Dit kwam vooral doordat zij als eerste OEM's op seriematige schaal meerdere typen batterij-elektrisch voertuigen (BEV) konden produceren. In de jaren daarna brachten ook andere OEM's BEV-modellen op de markt. In 2026 liggen de marktaandelen van de marktleiders Volvo en Daimler Truck beide rond de 25 procent.

Figuur 5.2 Aandeel toegewezen aanvragen per OEM per aanvraagjaar (met minimaal 1% aandeel in 2026)



Bron: RVO (2026)

5.1.5 Aantal ingestroomde voertuigen

In deze paragraaf kijken we naar het instroomjaar van het voertuig en niet naar het aanvraagjaar van de subsidie. Het instroomjaar van een vrachtwagen is het jaar dat deze op kenteken is gezet. Dit verschilt meestal van het

aanvraagjaar omdat de subsidieaanvrager een verzoek tot subsidievaststelling moet indienen na de vrachtwagen te naam te hebben gesteld. De tenaamstelling kan tot twee jaar duren, hoofdzakelijk vanwege de levertermijn van emissievrije vrachtwagens. Onderstaande tabel laat zien hoeveel emissievrije vrachtwagens zijn ingestroomd per jaar. Dit zijn allemaal batterij-elektrische voertuigen (BEV).

Er zijn tot en met mei 2026 1.538 voertuigen ingestroomd die met AanZET zijn gefinancierd. In totaal is per mei 2026 aan 3.844 voertuigen subsidie toegewezen. Hoewel dat aantal nog niet definitief is[29], is daarmee ongeveer 40 procent van de toegewezen voertuigen inmiddels ook ingestroomd en wachten er nog 2.306 toegewezen voertuigen op een kenteken. Dat dit relatief grote aandeel toegewezen voertuigen nog wacht op een kenteken komt omdat er naar verhouding veel budget is toegekend in 2024, 2025 en 2026 en omdat er doorgaans enkele maanden tot twee jaar tussen subsidietoekenning en tenaamstelling zit.

Tabel 5.4 Aantal toegewezen voertuigen met kenteken per instroomjaar

	2022	2023	2024	2025	Mei 2026	Totaal
Aantal toegewezen voertuigen met kenteken*	33	259	374	619	253	1.538
Aantal voertuigen in afwachting van kenteken*	-	-	-	-	-	2.306

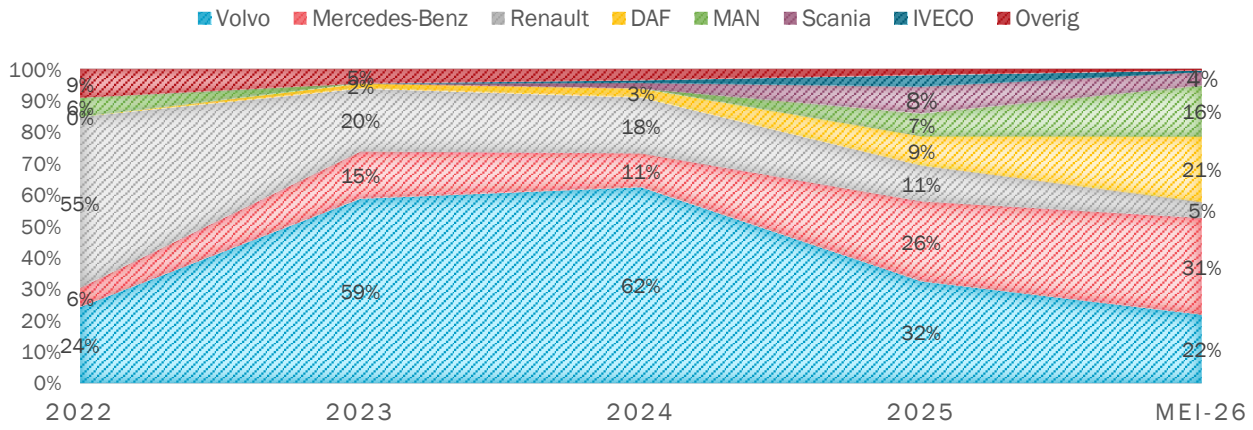
*Allemaal batterij-elektrische vrachtwagens (BEV)

Bron: RVO (2026)

5.1.6 Aandeel per merk (OEM) in het aantal ingestroomde vrachtwagens

In Figuur 5.3 is zichtbaar welk aandeel de OEM's tot en met mei 2026 hadden in het totaal van de ingestroomde vrachtwagens per jaar. Te zien is dat de spreiding over de OEM's sinds 2024 een stuk gelijker is verdeeld.

Figuur 5.3: Aandeel ingestroomde toewijzingen per OEM per instroomjaar (met minimaal 1% aandeel in 2026)



Bron: RVO (2026)

5.1.7 Aandeel gesubsidieerde emissievrije vrachtwagens op de Nederlandse weg.

In de voorgaande secties keken we naar het aantal emissievrije vrachtwagens dat met AanZET is gefinancierd. Deze aantallen zullen we in deze paragraaf vergelijken met het aantal emissievrije vrachtwagens dat is

[29] Dit komt vanwege de nog lopende vaststellingstermijnen uit 2025 en 2026 en de per eind mei nog lopende afronding van de beoordelingsprocedure over de openstellingsronde van begin 2026.

ingestroomd op de Nederlandse weg sinds de start van AanZET in 2022. Ook gaan we in deze paragraaf in op het totaal aantal (emissievrije) vrachtwagens in het Nederlandse wagenpark. We gebruiken hiervoor de cijfers over zware bedrijfsauto's van het RDW die zijn vastgelegd in de Duurzame Mobiliteit Databank van RVO.[30]

Een zware bedrijfsauto wordt door de RDW gedefinieerd als een voertuig met een massa zwaarden dan 3.500 kilogram (F.1 op het kentekenbewijs). Dit zijn de voertuigen in categorie N2 of N3.[31] De categorie-indeling N2 en N3 van RDW is gebaseerd op de technische toelaatbare maximale massa (TTMM). In de mobiliteit databank gebruikt RVO voor zware bedrijfsvoertuigen echter de wettelijke toegestane maximale massa (WTMM). Voor diesel is dat meer dan 3.500 kilogram, maar voor volledig elektrisch meer dan 4.250 kilogram. Deze minimale massa voor elektrische voertuigen komt overeen met de minimum massa van vrachtwagens die voor AanZET in aanmerking komen. De meest recente update van de Duurzame Mobiliteit Databank bevat data tot en met 30 april 2026. Op dat moment stonden er bij de RDW de onderstaande aantallen zware bedrijfsvoertuigen in Nederland geregistreerd.

Tabel 5.5 Verdeling van het Nederlandse wagenpark naar type aandrijving per 30 april 2026

Aandrijfcategorie	Aantal (30 april 2026)
Verbrandingsmotorvoertuig (ICEV)	161.448
Batterij-elektrisch voertuig (BEV)	2.600
Waterstofvoertuig (FCEV)	54
Plug-in hybride voertuig (PHEV)	90

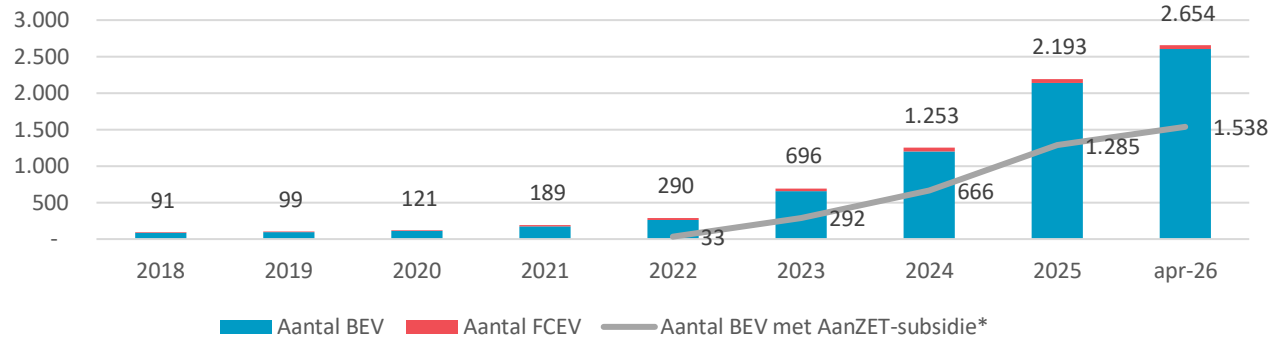
Bron: Duurzame Mobiliteit Databank RVO

In Nederland rijden er ongeveer 161 duizend vrachtwagens met verbrandingsmotoren (ICEV) en 2.600 vrachtwagens met een batterij-elektrische (BEV) aandrijving op de weg. Het aantal waterstofvoertuigen en plug-in hybride voertuigen is marginaal. Het overgrote deel van de vrachtwagens heeft dus nog een verbrandingsmotor. Ongeveer 1,6 procent van het Nederlandse vrachtwagenpark is batterij-elektrisch of waterstof aangedreven.

Sinds 2018 is er wel een toename zichtbaar in de ontwikkeling van emissievrije voertuigen op de weg. Het gaat vrijwel volledig om batterij-elektrische vrachtwagens. Zeker de afgelopen jaren is deze toename sterk, wat parallel loopt met de start van AanZET. Ook past het beeld van een groeiende jaarlijkse toename bij de toegenomen AanZET toewijzingen en de tijd van enkele maanden tot twee jaar die er zit tussen de subsidietoewijzing en daadwerkelijke instroom.

[30] Duurzame Mobiliteit Databank RVO: https://duurzamevoertuigen.databank.nl/mosaic/nl-nl/elektrisch-vervoer/zware-bedrijfsvoertuigen
[31] RDW voertuigcategorieën: Voertuigcategorieën | RDW

Figuur 5.4: Ontwikkeling aantal emissievrije voertuigen op de Nederlandse weg



*Aantallen tot en met mei 2026

Bron: Duurzame Mobiliteit Databank RVO en AanZET Dashboard V1.6; bewerking: Decisio (2026)

Tussen 2022 en mei 2026 zijn er 1.538 door AanZET gesubsidieerde batterij-elektrische voertuigen met kenteken geregistreerd. De meest recente data uit de Duurzame Mobiliteit Databank laat zien dat er eind april 2026 2.654 emissievrije voertuigen bij de RDW stonden geregistreerd. Dat maakt het aannemelijk dat per april/mei 2026 ongeveer 58 procent van het emissievrije vrachtwagenpark in Nederland is gesubsidieerd met AanZET. Het aandeel door AanZET gesubsidieerde voertuigen sinds 2022 (startjaar AanZET) ligt nog hoger (62%). Tot 2022 reden er namelijk al 189 emissievrije vrachtwagens op de weg. We gaan er hier wel vanuit dat nog geen met AanZET aangeschafte vrachtwagens uit het Nederlandse wagenpark zijn verdwenen.

Deze aantallen laten ook zien dat een aanzienlijk deel van het emissievrije vrachtwagenpark, ook na de start van AanZET, niet is aangekocht met AanZET-subsidie. Dat komt bijvoorbeeld doordat grotere partijen grotere bestellingen doen, die niet volledig met AanZET kunnen worden gesubsidieerd. Dat betekent overigens niet per definitie dat bedrijven de aanschaf van een emissievrije vrachtwagen volledig zelfstandig hebben gefinancierd. Zij kunnen ook gebruik hebben gemaakt van andere lopende stimuleringsregelingen, bijvoorbeeld via de MIA, EIA, SSEB of SWIM. RVO geeft bijvoorbeeld aan dat er tussen 2022 en 2025 43 kentekens zijn ingestroomd voor emissievrije vrachtwagens ten behoeve van de bouw, die zijn gefinancierd met de SSEB.[32] Daarnaast zijn de emissievrije waterstof-vrachtwagens doorgaans aangeschaft met SWIM-subsidie.

5.1.8 Gerealiseerde doelen voor het aantal emissievrije vrachtwagens op de weg

Het hoofddoel van IenW is om met behulp van AanZET meer emissievrije vrachtwagens op de weg te krijgen. In 2022 verschenen bijgestelde doelen in het Beleidsprogramma van het ministerie van IenW.[33] Hierin werd een doel gesteld van tenminste 16.000 emissievrije vrachtwagens in het Nederlandse wagenpark per 2030. De verwachting is overigens dat het aantal emissievrije vrachtwagens tot 2030 zal groeien tot 25.000, als gevolg van het meerjarenprogramma 2026-2030.[34] Het tussendoel bedraagt tenminste 1.000 emissievrije vrachtwagens in 2025. De genoemde aantallen zijn geen doelstellingen voor het aantal emissievrije vrachtwagens dat met AanZET gefinancierd is, maar doelstelling voor het totaal aantal emissievrije voertuigen in het Nederlandse wagenpark.

[32] Daarnaast zijn 42 toegekende voertuigen via de SSEB nog in afwachting van een kenteken.
[33] Minister van Infrastructuur en Waterstaat (2022), *Beleidsprogramma Infrastructuur en Waterstaat*
[34] Panteia (2023), *Effectstudie Terugsluis*

Kijkende naar de doelstelling van tenminste 1.000 emissievrije vrachtwagens op de Nederlandse weg in 2025, is deze met 2.193 emissievrije vrachtwagens ruimschoots gehaald. Van deze voertuigen zijn er 1.285 met AanZET-subsidie ingestroomd. Dat is 59 procent. Onderstaande tabel geeft de instroom van alle vrachtwagens weer tussen 2022 (de start van AanZET) en eind 2025. In deze periode was 2,8 procent van alle ingestroomde vrachtwagens batterij-elektrisch en 0,1 procent waterstof aangedreven.[35] Dit percentage groeit: in 2025 was 6,8 procent van alle ingestroomde vrachtwagens een emissievrije vrachtwagen.[36]

Tabel 5.6: Instroom van vrachtwagens tussen 2022 t/m 2025

2022 t/m 2025	Aantal met AanZET	Aantal met en zonder AanZET
Instroom verbrandingsmotor (ICEV)	n.v.t.	73.257
Instroom batterij-elektrisch voertuig (BEV)	1.285	2.099
Instroom waterstof voertuig (FCEV)	0	42
Instroom Plug-in hybride (PHEV)	n.v.t.	64

Bron: Duurzame Mobiliteit Dashboard RVO

Vooruitblikken op tenminste 16.000 voertuigen in 2030

Inmiddels rijden er eind april 2026 2.654 emissievrije voertuigen op de weg. Daarbovenop komt dat er voor 2.306 nog niet ingestroomde emissievrije vrachtwagens wel AanZET-subsidie is toegewezen. Als al deze toegewezen vrachtwagens instromen komt het aantal emissievrije vrachtwagens op de Nederlandse weg uit op 4.960 stuks. Gezien de vele AanZET-aanvragen en de snelle budgetoverschrijdingen zal een voortzetting van AanZET de komende jaren bijdragen aan nog meer emissievrije voertuigen op de weg. Daarnaast is in de afgelopen jaren te zien dat een substantieel deel van de emissievrije vrachtwagens op kenteken zonder AanZET-subsidie is aangeschaft. Het is daarom aannemelijk dat de instroom van emissievrije vrachtwagens aangeschaft zonder AanZET-subsidie de komende jaren ook doorzet, zij het minder snel. Sinds 2026 is het budget sterk toegenomen. In de periode 2026-2030 is volgens de herziene begroting (versie juni 2026) meerjarenprogramma Terugsluis Vrachtwagenheffing in totaal 1,3 miljard euro beschikbaar. Dat is goed voor ongeveer 20.000 gesubsidieerde vrachtwagens. Met de beschikbare gelden zal hoogstwaarschijnlijk een groot deel van de emissievrije vrachtwagens met behulp van AanZET worden aangeschaft.

Het is complex om op basis van (historische) ontwikkelingen een uitspraak te doen over de waarschijnlijkheid dat het doel van 16 duizend vrachtwagens op de weg in 2030 gerealiseerd zal worden. Daarvoor is het noodzakelijk om met een breder perspectief naar de komende jaren te kijken. Er spelen namelijk meerdere factoren een belangrijke rol in de afweging van bedrijven voor de aanschaf van een emissievrije vrachtwagen. In paragraaf 6.1 bespreken we deze nader. Overigens is de verwachting in de effectenstudie van de terugsluisregeling dat 25.000 emissievrije vrachtwagens in 2030 reëel is.[37]

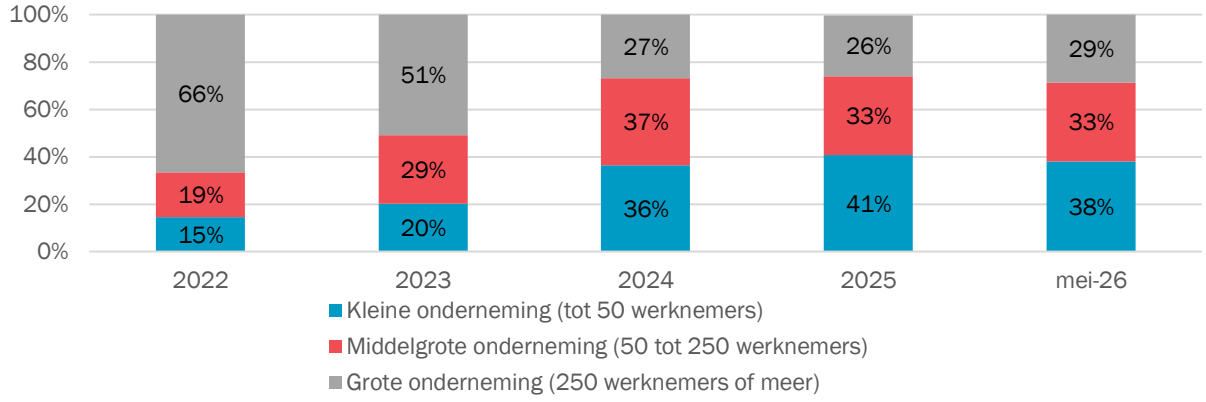
[35] Van alle ingestroomde vrachtwagens tussen 2022 en 2025 werd 1,7 procent met AanZET gefinancierd.
[36] Bij de laatste begroting (rijksfinancien.nl) met artikel 3.4/ Artikel 15 Vrachtwagenheffing is als tussendoel vastgelegd dat voor 2030 30% van de nieuw verkochte vrachtwagens emissievrij dient te zijn. Dit doel blijft in deze evaluatie buiten beschouwing omdat het geen doel was gedurende de evaluatieperiode.
[37] Panteia (2023), *Effectstudie Terugsluis*

5.2 Bedrijfsomvang

Deze paragraaf bespreekt de omvang van bedrijven die AanZET-subsidie toegewezen hebben gekregen. We bespreken de verdeling per bedrijfstype in het totaal aantal toegewezen aanvragen.

De onderstaande figuur laat de verhouding zien tussen het aantal toegewezen voertuigen per (MKB-) bedrijfstype, waar eenmanszaken vallen onder de kleine ondernemingen. Non-profit organisaties konden ook AanZET-subsidie aanvragen, maar vanwege hun zeer kleine aandeel van afgerond nul procent is deze groep buiten de figuur gelaten. De figuur toont tussen 2023 en 2024 een opmerkelijke verschuiving van grote bedrijven, naar middelgrote en kleine ondernemingen: het aandeel grote ondernemingen nam af van 51 naar 27 procent. Een verklaring hiervoor zijn de wijzigingen in de AanZET-voorwaarden per 2024, waardoor er minder voertuigenaanvragen per aanvrager konden worden gedaan.

Figuur 5.5: Aandeel toegewezen voertuigen per (MKB-)bedrijfstype



Bron: RVO (2026)

5.3 CO_2-besparing

Een doel van AanZET is het terugdringen van CO_2-emissies. In deze paragraaf gaan we in op de mate waarin AanZET daar tot nu toe in is geslaagd. Uitgebreide afbakening met methodische keuzes is opgenomen in Bijlage 3.

5.3.1 Afbakening

Voor de bepaling van de CO_2-effecten van AanZET kijken we naar Tank-to-Wheel (TTW)-emissies. Dit wil zeggen dat we kijken naar de emissies die vrijkomen tijdens het rijden. Deze afbakening sluit aan bij zowel het beleidsdoel van de regeling als bij de actuele stand van kennis. Het is wel relevant om te benoemen dat elektrische vrachtwagens door batterijproductie een hogere CO_2-uitstoot bij productie kennen dan dieselvoertuigen, maar deze extra uitstoot wordt in de praktijk ruimschoots gecompenseerd door lagere emissies tijdens gebruik. CE Delft (2021) concludeert dat de netto CO_2-reductie alleen maar verder verbetert naarmate de batterijen verbeteren en het productieproces efficiënter wordt.[38]

Naast CO_2 zorgen emissievrije vrachtwagens tot reductie van stikstof- en fijnstofemissies. Deze effecten worden in de evaluatie beschouwd als neveneffect. Omdat ze geen onderdeel zijn van het toetsingskader, zijn ze niet gekwantificeerd.

[38] CE Delft (2021), *STREAM Goederenvervoer 2020*

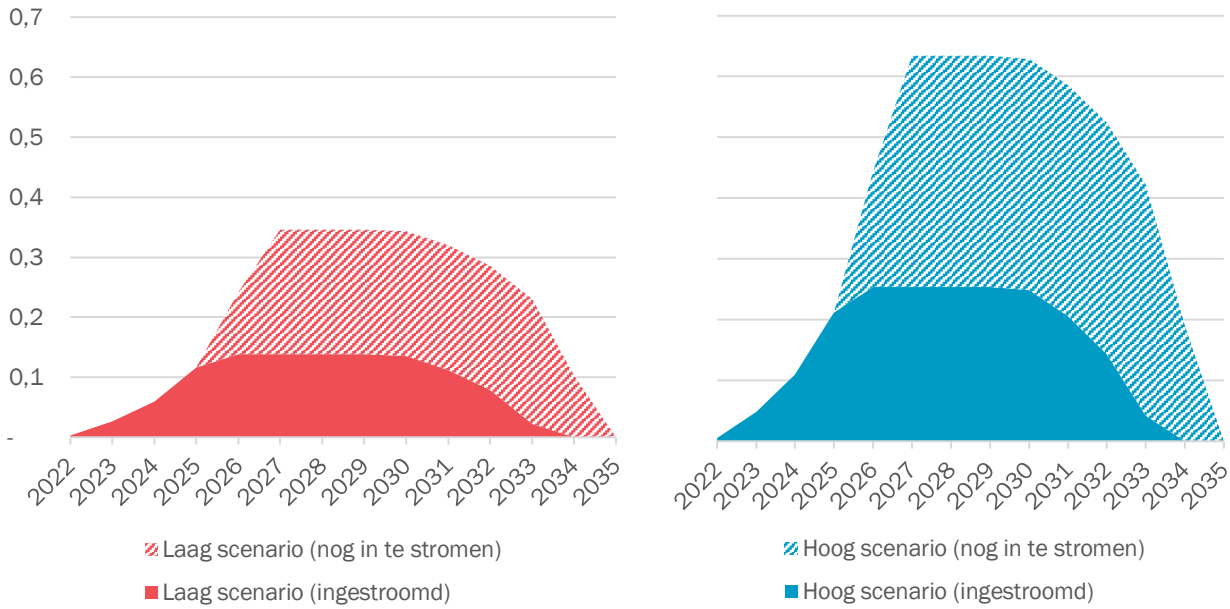
Voor de bepaling van de vermeden CO_2-emissies is aangesloten bij de STREAM-systematiek. We hebben de CO_2-emissies per voertuigkilometer afgeleid uit de STREAM-kengetallen door de TTW-emissies per tonkilometer te vermenigvuldigen met een veronderstelde gemiddelde belading per voertuigcategorie. Een emissievrije vrachtwagen stoot geen CO_2 uit tijdens het rijden. De CO_2-besparing per gesubsidieerde vrachtwagen is dus gelijk aan de uitstoot van de conventionele Diesel Euro VI vrachtwagens. Voor het aantal afgelegde kilometers per vrachtwagen gedurende de economische levensduur hanteren we een bandbreedte van 800.000 tot 1.200.000 kilometer per voertuig. Deze afstanden vormen de uitgangspunten van een laag en hoog scenario.

5.3.2 Resultaten

In eerdere paragrafen wordt duidelijk hoeveel emissievrije vrachtwagens per jaar instromen. Dat waren er bijvoorbeeld 33 in 2022 en 619 in 2025. We berekenen de uitstoot van Diesel Euro VI die hiermee bespaard is gebleven in een laag en hoog scenario. In het lage scenario hanteren we 900 gram CO_2 per kilometer en 800 duizend kilometer per vrachtwagen (100.000 kilometer per jaar). In het hoge scenario gaan we uit van 1.100 gram CO_2 per kilometer en 1,2 miljoen kilometer per vrachtwagen (150.000 kilometer per jaar).

Uit de analyse blijkt dat de 33 ingestroomde emissievrije vrachtwagens in 2022 een emissiereductie van 0,003 tot 0,005 Mton CO_2 realiseren. Diezelfde 33 vrachtwagens blijven diezelfde CO_2-besparing gedurende 8 jaar leveren. De 619 ingestroomde emissievrije vrachtwagens in 2025 realiseren gezamenlijk jaarlijks een emissiereductie van 0,06 tot 0,10 Mton CO_2. De getoonde emissiereductie in dat jaar is hoger in onderstaande Figuur 5.6. Dit heeft ermee te maken dat in die jaren ook emissievrije vrachtwagens die in de jaren daarvoor zijn ingestroomd nog emissiereductie verzorgen. Vanaf 2026 neemt de jaarlijkse emissiereductie snel toe. Dat heeft ermee te maken dan voor ruim 2.300 emissievrije vrachtwagens budget is toegekend, maar dat deze vrachtwagens nog niet op kenteken staan. We gaan ervan uit dat de helft daarvan in 2026 nog instroomt, en de andere helft in 2027. Als we de emissiereductie van deze vrachtwagens meetellen, komt de emissiereductie in de jaren 2027 tot en met 2029 uit op jaarlijks 0,35 tot 0,63 Mton CO_2. Vanaf 2030 daalt de emissiereductie. De oorzaak is dat de eerste ingestroomde emissievrije vrachtwagens dan weer uitstromen en dus geen emissiereductie meer genereren. Eventuele toekomstige toekenningen zijn niet meegenomen. In 2034 rijden volgens de aannames enkel nog de vrachtwagens die in 2027 zijn ingestroomd.

Figuur 5.6 Bespaarde CO_2-emissies in Mton CO_2 door met AanZET gefinancierde vrachtwagens in een laag en hoog scenario

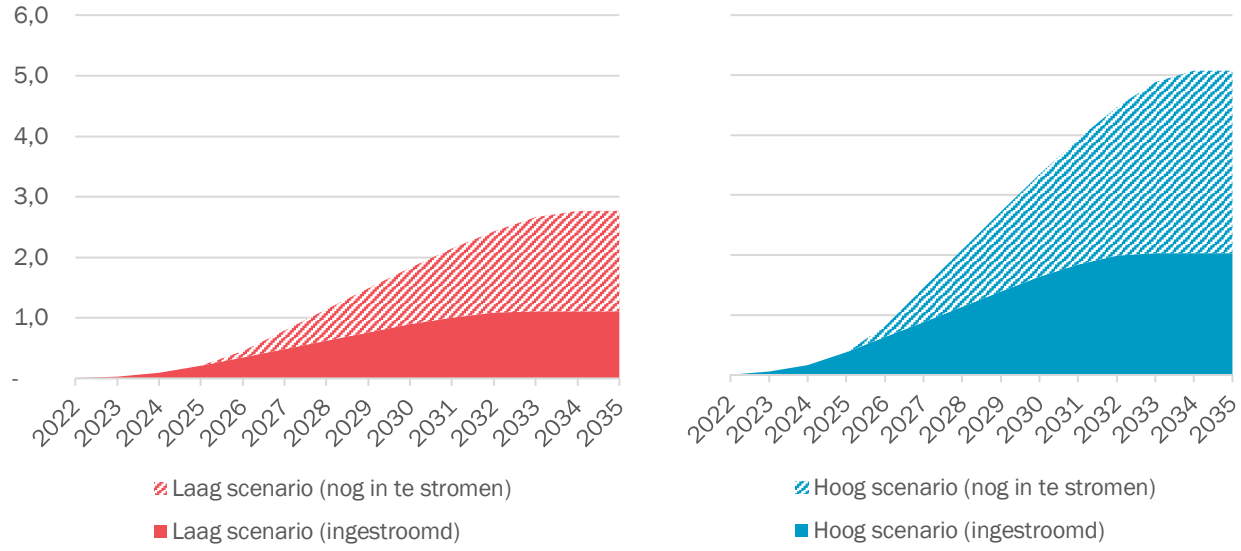


*2026 is niet compleet aangezien het AanZET dashboard met data tot en met mei is gebruikt.

Bronnen: AanZET Dashboard (2026), CE Delft (2021) & TNO (2023); bewerking: Decisio

In onderstaande figuur hebben we de cumulatieve besparing berekend. Het gaat hier wederom om de bespaarde uitstoot per jaar. Uit de figuur halen we op dat deze CO_2-reductie vanaf de eerste instroom tot mei 2026 is gegroeid naar 0,34 tot 0,63 Mton CO_2. De reeds ingestroomde emissievrije vrachtwagens genereren over hun economische levensduur een CO_2-reductie 1,1 tot 2,0 Mton CO_2. Als de emissievrije vrachtwagens die nog niet op kenteken staan, maar waarvoor wel subsidie is toegekend ook instromen, stijgt de emissiereductie naar 2,8 tot 5,1 Mton CO_2.

Figuur 5.7 Cumulatieve bespaarde CO_2-emissies door met AanZET gefinancierde vrachtwagens in een laag en hoog scenario



*2026 is niet compleet aangezien het AanZET dashboard met data tot en met mei is gebruikt.

Bronnen: AanZET Dashboard (2026), CE Delft (2021) & TNO (2023); bewerking: Decisio

De berekende CO_2-reductie betreft een bruto effect per ingezette emissievrije vrachtwagen ten opzichte van een Diesel Euro VI-referentie. Daarbij doen we geen uitspraken over additionaliteit. Er is namelijk onvoldoende empirische basis beschikbaar is om vast te stellen in welke mate gesubsidieerde voertuigen zonder de regeling niet zouden zijn aangeschaft. Inzichten uit de enquête en aanvullende interviews tonen dat een netto-effect wel aannemelijk is.

6. Perceptie van en meerwaarde voor stakeholders

In dit hoofdstuk presenteren we de bevindingen uit de kwalitatieve onderzoeksactiviteiten. Dit zijn zowel de enquête als de interviews met OEM's en eindgebruikers. De enquête is uitgezet onder alle eindgebruikers die een aanvraag hebben gedaan voor AanZET en is ingevuld door 362 eindgebruikers. Dit betreft zowel eindgebruikers die de subsidie hebben ontvangen als eindgebruikers waarvan de aanvraag nog in behandeling is of is afgewezen. De enquêtevragen en gedetailleerde enquêteresultaten zijn terug te vinden in Bijlage 4. In de enquête hebben we eindgebruikers gevraagd naar de bereidheid voor een verdiepend gesprek over de regeling. Op basis van de antwoorden zijn eindgebruikers willekeurig benaderd voor deze verdiepende gesprekken. Dit heeft geleid tot interviews met negen eindgebruikers. Dit waren twee kleine bedrijven, vier middelgrote bedrijven en drie grote bedrijven. Een gelijke verdeling over de grootteklassen bleek complex omdat het relatief lastig was kleine bedrijven bereid te vinden voor een gesprek. Daarnaast zijn gesprekken gevoerd met OEM's.[39] In dit hoofdstuk beschrijven we de percepties van stakeholders, waardoor we hier nog geen inhoudelijke conclusie trekken.

6.1 Keuze voor de emissievrije vrachtwagen

In deze paragraaf gaan we in op de overwegingen van eindgebruikers bij de keuze voor een emissievrije vrachtwagen. Op basis van de enquête en interviews wordt inzicht gegeven in de belangrijkste overwegingen, zoals duurzaamheid, regelgeving en kosten. Daarnaast bespreken we de rol die AanZET en andere overheidsregelingen spelen in deze investeringsbeslissing.

6.1.1 Overwegingen bij aanschaf

Eindgebruikers hebben verschillende motieven om over te stappen op, of te investeren in emissievrij materieel. De vier voornaamste redenen die naar voren komen zijn:

- **Maatschappelijk verantwoord ondernemen.** Uit de enquête blijkt dat 72 procent van de eindgebruikers maatschappelijk verantwoord ondernemen meeweegt in de beslissing om een emissievrije vrachtwagen aan te schaffen. Ook in de gesprekken met eindgebruikers wordt regelmatig aangegeven dat maatschappelijk verantwoord ondernemen mee wordt genomen in de overweging.
- **Verplichting vanuit opdrachtgever.** Een ander motief dat naar voren komt is dat opdrachtgevers steeds vaker wensen/eisen dat met emissieloos materieel wordt gereden.
- **Wet- en regelgeving**. Huidige en toekomstige regelgeving speelt eveneens een rol in de keuze voor emissieloos materieel. Zo geeft 51 procent van de eindgebruikers in de enquête aan dat zij de zero-emissiezones meenemen in hun afweging om voor een emissievrije vrachtwagen te kiezen. Verder houdt 65 procent van de eindgebruikers rekening met toekomstige duurzaamheidseisen en neemt 21 procent van de eindgebruikers regelgeving rondom schoon en emissieloos bouwen mee in de afweging.
- **Kostenoverweging**. Voor eindgebruikers is het kostenplaatje van emissievrije vrachtwagens tot slot ook belangrijk. De hogere aanschafprijs van emissievrije vrachtwagens ten opzichte van dieselvoertuigen speelt hierbij een rol. Daarnaast wordt naar de Total Cost of Ownership (TCO) gekeken.

Naast deze vier redenen geven een aantal eindgebruikers ook aan dat ze kennis en ervaring willen opdoen met emissievrij materieel en dit meenemen in hun overweging om een emissievrije vrachtwagen aan te schaffen. Ook

[39] We hebben de volgende OEM's gesproken: Volvo, Daimler Truck, DAF, MAN, Scania en Renault.

speelt de bedrijfseconomische visie een rol in de overweging van sommige bedrijven. Deze bedrijven willen graag een koploperspositie bemachtigen. Bovengenoemde overwegingen worden ook door de OEM's bevestigd.

6.1.2 Beperking prijsverschil

Hoewel de aanschafkosten van elektrisch materieel nog altijd hoger liggen dan die van dieselvoertuigen, wordt elektrisch rijden vanuit TCO-perspectief steeds aantrekkelijker. Dit komt onder meer doordat elektrisch materieel in prijs daalt en beleidsmaatregelen zoals de vrachtwagenheffing het gebruik financieel gunstiger maken.[40] Daarnaast dragen subsidies en fiscale regelingen, zoals AanZET, MIA, EIA en de ERE-vergoeding ook bij aan een gunstigere TCO. Evenals de hoge brandstofprijzen door geopolitieke spanningen. Eindgebruikers en OEM's geven aan dat in sommige gevallen de TCO daardoor al positief uitpakt ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen. Tegelijkertijd geven ze aan dat de TCO onzeker blijft, bijvoorbeeld door onduidelijkheid over toekomstig beleid en fluctuerende brandstofprijzen waar eindgebruikers geen invloed op hebben. Ook vereist emissievrij materieel aanvullende investeringen, zoals in laadinfrastructuur. Daarnaast is de aanschafprijs voor sommige eindgebruikers nog steeds te hoog. Vooral kleine eindgebruikers hebben last van de hoge aanschafprijzen.

6.1.3 Rol van AanZET en gerelateerde overheidsregelingen in afweging

Om de doeltreffendheid van AanZET te beoordelen staat de additionaliteit centraal. Met andere woorden: Zou de emissievrije vrachtwagen ook zijn aangeschaft als er geen AanZET regeling was geweest? Om dit te bepalen maken we gebruik van de enquêteresultaten en verdiepende gesprekken met de eindgebruikers. De helft van de eindgebruikers geeft in de enquête aan dat de regeling doorslaggevend was bij de aanschaf van een emissievrije vrachtwagen, terwijl nog eens 38 procent aangeeft dat AanZET een belangrijke rol heeft gespeeld. Slechts een kleine minderheid (minder dan 5 procent) beschouwt de regeling als niet belangrijk.

Ook wanneer breder gekeken wordt naar de rol van overheidsregelingen komt een vergelijkbaar beeld naar voren. Ruim driekwart van de eindgebruikers is het (helemaal) eens met de stelling dat zij zonder subsidies of fiscale stimulering minder emissievrije vrachtwagens zouden hebben aangeschaft. Specifiek voor AanZET geldt dat ruim 60 procent aangeeft dat zij zonder deze regeling (maar met andere overheidsregelingen zoals MIA) minder emissievrije vrachtwagens zouden hebben aangeschaft. Dit wijst op een additionaliteit van de regeling. Deze additionaliteit komt ook naar voren in de verdiepende gesprekken met de eindgebruikers. Hierin geven meerdere eindgebruikers aan dat zij zonder AanZET ongeveer de helft van de emissievrije vrachtwagens zouden hebben aangeschaft.

Er zitten kleine verschillen in de resultaten als we onderscheid maken tussen kleine eindgebruikers, middelgrote eindgebruikers en grote eindgebruikers.[41] Bij kleine eindgebruikers geeft namelijk 71 procent van de eindgebruikers aan dat ze het (helemaal) eens zijn met de stelling dat ze zonder AanZET (maar met andere overheidsregelingen) minder emissievrije vrachtwagens zouden hebben aangeschaft. Bij middelgrote

[40] Vanaf 1 juli 2026 wordt de vrachtwagenheffing per gereden kilometer berekend. Hoe schoner en lichter het voertuig, hoe lager het bedrag per kilometer.
[41] Voor het onderscheidt tussen kleine bedrijven, middelgrote bedrijven en grote bedrijven is gekeken naar het aantal werknemers. Volgens het KvK gaat het om een klein bedrijf als er minder dan 50 personen werken. Een middelgrote onderneming heeft tussen de 50 en 250 werknemers en grote bedrijven hebben meer dan 250 werknemers. Bron: KVK. (2024). Waaruit bestaat de jaarrekening? https://www.kvk.nl/deponeren/waaruit-bestaat-de-jaarrekening/

eindgebruikers is dit 59 procent van de eindgebruikers en bij grote eindgebruikers is dit 50 procent. Bij kleine eindgebruikers lijkt de additionaliteit van de regeling dus hoger dan bij grote eindgebruikers.

6.2 Perceptie ten opzichte van zero emissie logistiek

Deze paragraaf beschrijft hoe eindgebruikers en OEM's aankijken tegen zero-emissie logistiek. We besteden aandacht aan het vertrouwen in de technologie, de praktische inpasbaarheid in bedrijfsprocessen en de rol van laadinfrastructuur. Ook gaan we in op bredere marktontwikkelingen en de positie van emissievrije vrachtwagens binnen de sector.

6.2.1 Vertrouwen in zero-emissie techniek

De OEM's geven aan dat er een toenemend vertrouwen in emissievrije techniek is. Bedrijven en hun medewerkers zijn in eerste instantie vaak gereserveerd, terwijl ervaringen na gebruik vaak positief zijn. OEM's geven aan dat steeds betere prestaties (bijvoorbeeld de actieradius) en groeiend/diverser aanbod het vertrouwen in de zero-emissietechniek vergroten. Deze bevindingen worden bevestigd in de enquête. Een meerderheid van de eindgebruikers geeft aan dat ze vóór de aanschaf van de eerste emissievrije vrachtwagen neutraal waren als je vraagt naar vertrouwen in zero-emissietechniek (betrouwbaarheid, prestaties). De ervaringen veranderen na de aanschaf van een emissievrije vrachtwagen waarbij 54 procent van de eindgebruikers aangeeft dat het vertrouwen (sterk) is verbeterd na de aanschaf.

Alternatieve aandrijftechniek
In de enquête is aan de eindgebruikers gevraagd of bij de aanschaf van emissievrije vrachtwagens overwogen is om te kiezen voor een andere aandrijftechniek. Via AanZET zijn namelijk alleen maar batterij-elektrische vrachtwagens aangeschaft en geen vrachtwagens met waterstofaandrijving. 30 procent van de eindgebruikers geeft aan wel een andere aandrijftechniek te hebben overwogen. In veel gevallen is waterstof overwogen, maar hier is uiteindelijk niet voor gekozen. In de toelichting worden als redenen gegeven dat er geen waterstofstations in de buurt zijn en dat de aanschaf en exploitatie van vrachtwagens op waterstof momenteel nog te duur is.

6.2.2 Laadinfrastructuur en inpasbaarheid in werkprocessen

Laadinfrastructuur

Laadinfrastructuur wordt door eindgebruikers als belangrijkste bottleneck genoemd. In de verdiepende gesprekken wijzen ze daarbij vooral op het tekort aan netcapaciteit en de toenemende netcongestie als cruciale belemmeringen voor inzet en opschaling. Hoewel het realiseren van laadpunten op zichzelf wel lukt, blijkt het verkrijgen van voldoende stroomaansluiting in de praktijk het grootste probleem. Oplossingen voor netcongestie, zoals batterijen of energy hubs, worden wel verkend maar zijn vaak kostbaar. Dit heeft een negatieve invloed op de TCO. OEM's bevestigen deze problemen en geven ook aan dat netcongestie een groot knelpunt is als het gaat om opschaling van het aantal emissievrije vrachtwagens.

In de enquête komt een iets genuanceerder beeld naar voren. Zo geeft 45 procent van de eindgebruikers aan (bijna) geen probleem te ervaren bij het laden van de batterij bij het dagelijks gebruik van de emissievrije vrachtwagen. Daarnaast staat 21 procent neutraal tegen het laden van de batterij. 'Maar' 32 procent van de eindgebruikers geeft aan dat laden een (heel) groot probleem is. Deze uitkomsten moeten echter met enige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd. Alle respondenten hebben namelijk al een aanvraag voor AanZET ingediend. Dit suggereert dat het laadprobleem voor deze groep geen doorslaggevende belemmering vormde om

de stap naar emissievrij transport te zetten, waardoor het beeld mogelijk positiever is dan in de bredere doelgroep. Daarnaast gaat het in de enquête voornamelijk om de huidige situatie met het huidige aantal vrachtwagens. In de enquête wordt door meerdere eindgebruikers aangegeven dat opschaling wel voor problemen kan gaan zorgen.

Inpasbaarheid
In de enquête is ook gevraagd in hoeverre emissievrije vrachtwagens goed inpasbaar zijn in de huidige bedrijfsprocessen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan planning, routes en werkzaamheden. Een meerderheid van de eindgebruikers (55 procent) geeft aan dat emissievrije vrachtwagens (heel) goed in de huidige bedrijfsprocessen passen. Daarnaast geeft 35 procent aan dat ze neutraal tegen de inpasbaarheid aankijken. De eindgebruikers kregen bij deze vraag ook de mogelijkheid om een toelichting te geven op hun antwoord. Eindgebruikers geven bijvoorbeeld aan dat de actieradius steeds beter wordt en dat een emissievrije vrachtwagen daarom beter inpasbaar is in bedrijfsprocessen. Voor vrachtwagens die lange afstanden moeten rijden kan de actieradius nog wel een probleem zijn. Zoals eerder genoemd blijft (tussentijds) laden ook een probleem. Er bestaan geen grote verschillen in de enquêteantwoorden tussen kleine, middelgrote en grote eindgebruikers.

6.2.3 Ontwikkeling productielijnen

De OEM's geven aan dat ze steeds meer emissievrije trucks bouwen op bestaande productielijnen. Dit is vaak op dezelfde band als de dieselvrachtwagen waardoor het mogelijk is om flexibel op te schalen. Daarnaast is het aanbod van zero-emissie vrachtwagens de afgelopen jaren duidelijk verbreed. OEM's introduceren nieuwe modellen met uiteenlopende specificaties en toepassingen, waaronder verschillende voertuigtypes en varianten in actieradius. Deze uitbreiding maakt het mogelijk om beter aan te sluiten op diverse gebruikssituaties en vervoersbehoeften. Toch wordt nog niet de gehele markt bedient. Zo geeft een eindgebruiker tijdens het verdiepende interview aan dat ze nog op zoek zijn naar een goed model voor een 8x4 emissievrije vrachtwagen.

6.2.4 Trends in de markt

OEM's geven aan dat de markt een duidelijke groei en toenemende acceptatie laat zien van emissievrije vrachtwagens. Steeds meer eindgebruikers overwegen de overstap of zetten deze stap daadwerkelijk. Waar de vraag in de beginfase vooral afkomstig was van koplopers met duurzaamheidsdoelen past de inzet van emissievrije vrachtwagens inmiddels steeds vaker binnen de businesscase. Daarbij speelt de TCO een belangrijke rol, waarin regelingen zoals AanZET nog wel een belangrijke rol spelen. Naast de businesscase vormen regelgeving en externe druk ook belangrijke aanjagers van deze ontwikkeling. Zo stimuleren onder meer de invoering van zero-emissiezones en strengere eisen van opdrachtgevers eindgebruikers om te investeren in emissievrij materieel. Wel geven OEM's aan dat sprake is van een toenemende kloof tussen grote en kleine eindgebruikers. Grote eindgebruikers lopen voorop in de elektrificatie, terwijl kleinere eindgebruikers vaker achterblijven. Dit zorgt voor een ongelijk speelveld in situaties waar elektrisch vervoer verplicht is. Deze bevinding van de OEM's zien we niet geheel terug in de data-analyse (zie paragraaf 5.2). Hier zien we inderdaad in de eerste jaren van AanZET dat een meerderheid van de aangevraagde voertuigen vanuit grote bedrijven kwam. Deze trend is vanaf 2024 juist omgedraaid waarbij kleine bedrijven sindsdien juist steeds meer voertuigen aanvroegen.

6.2.5 Ontwikkelingen in andere landen

Nederland wordt door OEM's gezien als een van de koplopers in Europa op het gebied van emissievrije vrachtwagens. Deze koppositie komt vooral door een combinatie van stimulerend beleid (zoals subsidies, waaronder AanZET), restrictief beleid (zoals ZE-zones) en aanpalend beleid (zoals de vrachtwagenheffing). Daarnaast kan een rol spelen dat Nederland relatief klein is en binnenlandse logistiek veelal op één acculading per dag kan worden gepland. Verschillen tussen landen hangen sterk samen met beleid, subsidies en verplichtingen (zoals eisen van opdrachtgevers). AanZET speelt dus wel mee, maar is niet de enige factor.

6.3 Ontwerpkeuzes en aanvraagproces

In deze paragraaf bespreken we hoe stakeholders het ontwerp en aanvraagproces van de regeling ervaren. Daarbij komen onder andere de toegankelijkheid van het proces, specifieke voorwaarden en de frequentie van aanvraagrondes aan bod. De bevindingen geven inzicht in wat goed werkt en waar ruimte is voor verbetering.

6.3.1 Tevredenheid met aanvraagproces

Over het algemeen zijn eindgebruikers en OEM's zeer positief over het aanvraagproces van AanZET. In de gesprekken komt naar voren dat het proces wordt gezien als laagdrempelig, eenvoudig en toegankelijk. Het contact met RVO wordt als erg goed ervaren: korte lijnen, snelle opvolging en goede bereikbaarheid. Daarnaast wordt de transparantie en informatievoorziening (bijv. via webinars en andere communicatie) gewaardeerd.

In Q4 van 2025 is daarnaast door RVO een klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is door 62 eindgebruikers ingevuld. Hier krijgt RVO gemiddeld het rapportcijfer 8,4 voor hun dienstverlening. Bijna alle deelnemers geven aan dat RVO een betrouwbare partner is, dat beslissingen worden begrepen, afspraken worden nagekomen en dat informatie duidelijk is. Naast betrouwbaar wordt RVO ook als effectief en behulpzaam gezien.

6.3.2 Eén aanvraag per werkdag per groep van ondernemingen

In de gesprekken met eindgebruikers en OEM's werd aangegeven dat er begrip is voor de voorwaarde van één aanvraag per werkdag per groep ondernemingen. Eindgebruikers geven aan dat het ervoor zorgt dat niet alleen de grote ondernemingen alle subsidie naar zich toetrekken. Ook de eindgebruikers in de enquête kijken gunstig naar deze voorwaarde: 49 procent geeft aan (zeer) positief te zijn. 36 procent van de eindgebruikers is neutraal tegenover deze voorwaarde.

6.3.3 Frequentie aanvraagperiodes

Zowel eindgebruikers als OEM's tonen geen hele sterke voorkeur voor de frequentie van aanvraagperiodes. Een aantal OEM's geeft aan dat meerdere aanvraagrondes per jaar fijn is, omdat dit zorgt voor spreiding in aanvragen en werkdruk. De huidige systematiek leidt tot sterke piekmomenten vlak voor en tijdens openstelling en daarna juist stilstand in de markt. Meer frequentie zou zorgen voor een gelijkmatiger verkoopproces. In de enquête kiest 41 procent van de eindgebruikers voor 3 aanvraagperiodes per jaar (om de 4 maanden), 36 procent kiest ervoor om de 2 aanvraagperiodes per jaar te behouden en 19 procent heeft geen voorkeur.

6.3.4 Vaststellingstermijn

De vaststellingstermijn van twaalf maanden wordt door OEM's in de praktijk grotendeels als passend en goed werkbaar ervaren. In het begin van de regeling duurde de levering soms langer dan 12 maanden. OEM's ontwikkelen echter ook door, waardoor deze levertermijn nu haalbaar is. Daarnaast is er waardering voor de flexibiliteit en coulance van de RVO (bijv. mogelijkheid tot verlenging bij vertragingen). De termijn kan vooral knellend zijn bij nieuwe modellen waar een langere levertijd op zit.

Ook in de enquête onder de eindgebruikers geeft 55 procent aan dat 12 maanden als passend wordt ervaren. 36 procent van de eindgebruikers geeft aan dat ze de 12 maanden te kort vinden. Hierbij geven ze bijvoorbeeld aan dat nieuwe modellen trucks worden aangekondigd, maar deze aankondiging niet altijd gelijkloopt met de aanvraagrondes van AanZET. Daarnaast wordt soms maatwerk-materieel aangeschaft of materieel dat een opbouw nodig heeft. De oplevering hiervan kan langer duren dan 12 maanden.

6.3.5 Tijd tussen toekenning en bestelling

OEM's signaleren dat eindgebruikers zonder voldoende prikkels soms wel subsidie aanvragen, maar nog niet direct overgaan tot een daadwerkelijke bestelling. Daarom wordt het belangrijk gevonden dat de regeling sterker stuurt op een snelle opvolging van toekenning naar bestelling. Een van de OEM's geeft als voorbeeld om binnen twee maanden na toekenning een ordernummer als bewijs van bestelling te vereisen. Daarnaast wordt het als onwenselijk gezien dat subsidies wel worden toegekend, maar uiteindelijk niet worden benut. Hoewel deze middelen door RVO worden teruggevorderd, kwamen ze niet altijd direct opnieuw beschikbaar binnen de regeling. Tot 2024 vloeiden de toegekende middelen namelijk terug naar de algemene middelen. Dit is ook een punt die in de gesprekken met de eindgebruikers naar voren kwam. Een andere OEM geeft daarom als mogelijke oplossing een tijdelijke uitsluiting voor eindgebruikers die een toekenning niet omzetten in een bestelling. Een eindgebruiker gaf als mogelijke oplossing om middelen snel over te maken als de factuur richting de eindgebruiker gaat of aantonen middels een jaarverslag dat het bedrijf financieel gezond is. Zowel OEM's als eindgebruikers denken dat een verlaging van het voorschot van 90% naar 70% te weinig uithaalt om dit probleem tegen te gaan.

In de enquête onder eindgebruikers is gevraagd naar de tijd tussen het toekennen van de AanZET subsidie en het daadwerkelijk bestellen van de emissievrije vrachtwagen. 30 procent geeft aan dat hier minder dan een maand tussen zat, 28 procent zegt dat hier 1 tot 3 maanden tussen zat, 12 procent geeft aan dat hier 3 tot 6 maanden tussen zat en 14 procent geeft aan dat hier langer dan 6 maanden tussen zat.

6.3.6 Voorschotpercentage

Volgens OEM's heeft de verlaging van het voorschotpercentage nauwelijks negatieve effecten en is er begrip voor de aanpassing. Enkele OEM's stellen zelfs dat een verdere verlaging van het voorschotpercentage overwogen kan worden. Tegelijkertijd geven OEM's aan dat het voorschot nog steeds wordt gewaardeerd als hulpmiddel, met name voor kleinere eindgebruikers die ondersteuning nodig hebben bij de financiering van de truck.

In de enquête onder de eindgebruikers komt ditzelfde beeld naar voren. Maar 8 procent van de eindgebruikers geeft aan dat het voorschotpercentage (zeer) onvoldoende is. Daarentegen geeft 80 procent aan dat het percentage juist (zeer) voldoende is. Hierbij zit er een klein verschil tussen kleine, middelgrote en grote eindgebruikers. Kleine eindgebruikers geven iets minder vaak aan dat het voorschot (zeer) voldoende is (75 procent) ten opzichte van middelgrote eindgebruikers (85 procent) en grote eindgebruikers (80 procent). In de

enquête was het ook mogelijk om een nadere toelichting te geven. Hierbij geeft een aantal eindgebruikers aan dat het niet nodig is om het voorschot al uit te keren bij toewijzing van de regeling. Eindgebruikers hebben dit voorschot voor meerdere maanden op hun rekening staan. Ze zijn bang voor fraude of tussentijdse faillissementen van andere bedrijven waardoor een deel van het budget uiteindelijk niet in de regeling terugkeert.

7. Beoordeling toetsingskader

In hoofdstuk 3 is het toetsingskader opgenomen. In dit hoofdstuk beoordelen we de verschillende criteria uit het toetsingskader. Deze beoordeling baseren we op de inzichten die in voorgaande hoofdstukken zijn uitgewerkt.

7.1 Hoofddoelen

7.1.1 Meer emissievrije vrachtwagens op de weg

Het doel voor 2025 was duizend emissievrije vrachtwagens op de Nederlandse weg. Dat doel is ruimschoots gehaald: eind 2025 reden er 2.193 emissievrije vrachtwagens op de Nederlandse wegen. Het doel voor 2030 bedraagt tenminste 16.000, met de verwachting van 25.000 emissievrije vrachtwagens volgens de effectenstudie van de terugsluis. Dat is een concreet doel, maar van de instromende vrachtwagens is een steeds groter deel emissievrij. Het ging om 6,8 procent van alle instroom in 2025. Of het doel voor 2030 gehaald zal worden, is echter afhankelijk van meerdere onzekere facetten die de TCO beïnvloeden. Het is daarom niet mogelijk om uitspraken te doen over de waarschijnlijkheid dat het doel wordt behaald.

Genoemde doelen zijn voor het hele Nederlandse wagenpark, niet enkel voor met AanZET gelden gefinancierde vrachtwagens. Het is daarom van belang om hier stil te staan bij de doeltreffendheidsvraag: in welke mate heeft AanZET gezorgd voor meer emissievrije vrachtwagens in Nederland. Er zijn een aantal sterke aanwijzingen dat AanZET een belangrijke rol speelt en voor additionele emissievrije vrachtwagens in Nederland zorgt:

- Een groot deel (circa 60 procent) van de emissievrije vrachtwagens is met AanZET aangeschaft.
- Aanschaf vindt geconcentreerd plaats rond de openstellingsperiodes van AanZET.
- Bijna 90 procent van de eindgebruikers geeft aan dat de subsidie doorslaggevend dan wel belangrijk was in de keuze om tot aanschaf over te gaan.
- In verdiepende interviews met eindgebruikers is meermaals genoemd dat zij zonder AanZET verwachten ongeveer de helft van het aantal emissievrije vrachtwagens te hebben aangeschaft.

7.1.2 CO_2-reductie

De doelen voor CO_2-reductie zijn niet gespecificeerd. In de analyse beschrijven we wel dat de met AanZET gefinancierde ingestroomde (en nog in te stromen) emissievrije vrachtwagens CO_2-reductie bewerkstelligen. Dat doen ze doordat hierdoor minder dieselvrachtwagens worden aangeschaft. Daarmee wordt de uitstoot van deze vrachtwagens gemitigeerd en dus gereduceerd. Omdat we in de vorige paragraaf concluderen dat AanZET voor additionele emissievrije vrachtwagens zorgt, is AanZET ook succesvol in emissiereductie.

7.1.3 Acceptatie van emissievrije techniek

Veel eindgebruikers stonden voor aanschaf neutraal of gereserveerd tegenover de emissievrije techniek. Na gebruik is dat doorgaans sterk verbeterd. Eindgebruikers zijn dus positief over de prestaties van emissievrije vrachtwagens. De OEM's bevestigen dat beeld. Waar AanZET voor extra aanschaf heeft gezorgd, draagt AanZET dus ook bij aan die verhoogde acceptatie. Wel geven eindgebruikers en OEM's aan dat nog niet voor ieder type transport een geschikt emissievrij alternatief beschikbaar is.

7.2 Voorwaarden en neveneffecten

7.2.1 Uitgebreider aanbod van emissievrije modellen

Zowel uit de enquête, interviews als onderliggende data blijkt dat tegenwoordig de spreiding over modellen groter is dan in het begin van de regeling. Stakeholders wijzen op steeds betere modellen met ruimere actieradius. Daarbij dient te worden aangegeven dat de rol van AanZET hierin beperkt is. Aan de ene kant passen OEM's hun aanbod aan de vraag aan, en AanZET verhoogt die vraag. Aan de andere kant bedienen deze OEM's een brede internationale vraag. Het aanbod wordt daarmee slechts beperkt beïnvloed door een Nederlandse regeling. Nederland is echter wel een voorloper met een substantiële vraag.

7.2.2 Handelingsperspectief voor zero-emissiezones

De zero-emissiezones vormden een belangrijke aanleiding voor het opstellen van de regeling. Echter zijn er ook veel logistieke partijen die deze zones niet bedienen, maar wel vraag hebben naar emissievrije vrachtwagens. Partijen die wel in stedelijk gebied bezorgen, geven in de enquête en verdiepende interviews aan dat deze zones een belangrijke overweging zijn bij aanschaf.

Doordat deze partijen met AanZET eenvoudiger emissievrije vrachtwagens kunnen aanschaffen, hebben zij meer handelingsperspectief om zero-emissiezones te betreden. AanZET draagt hier dus aan bij. Tijdens het onderzoek zijn overigens geen signalen ontvangen dat partijen – op dit moment – problematisch handelingsperspectief rond de zero-emissiezones ervaren.

7.2.3 Laadinfrastructuur en netcongestie

Nagenoeg iedere partij die we tijdens het onderzoek hebben gesproken, is het erover eens dat netcongestie de bottleneck is voor de verdere opschaling van de elektrificatie van het wagenpark. Daarbij wordt veelal aangegeven dat er weinig ontwikkeling is. Veel partijen geven aan dat laden momenteel geen probleem is, maar dat dat wél het geval wordt bij verdere opschaling. Dit vergt investeringen in bijvoorbeeld laadpleinen, die weer voor een minder gunstige TCO zorgen. Het alternatief is onderweg laden; ook dit is duur. Laadpalen zelf zijn niet zo zeer het probleem. Het gaat hier om de netaansluiting. Ons oordeel op het criterium is daardoor dat netcongestie belemmerend is voor de verdere elektrificatie van het Nederlandse wagenpark.

7.3 Opzet regeling

7.3.1 Vormgeving doelen

Bij opzet van de regeling zijn in verschillende stukken verschillende kwantitatieve doelstellingen opgenomen. Deze zijn niet altijd met elkaar te rijmen. Ook binnen het ministerie van IenW zijn de initieel opgestelde doelen niet altijd meer herleidbaar. Later zijn in het Beleidsprogramma van het ministerie wel SMART-opgestelde doelen opgenomen.

7.3.2 Aanvraagproces

Het aanvraagproces wordt zowel door de OEM's als de eindgebruikers doorgaans als zeer positief ervaren. RVO wordt gewaardeerd om haar flexibiliteit en behulpzaamheid. Eindgebruikers geven aan het aanvraagproces relatief snel te kunnen doorlopen.

Daarnaast is het gemaximeerde aantal aanvragen per groep van ondernemingen per dag als positief ervaren. Eindgebruikers wijzen op voor- en nadelen, maar over het algemeen geeft men aan dat kansen eerlijker zijn verdeeld. Over het aantal aanvraagperiodes per jaar zijn weinig sterke voorkeuren. Het merendeel heeft een voorkeur voor twee of drie aanvraagperiodes per jaar.

7.3.3 Voorschotpercentage

De verlaging van het voorschotpercentage van 90 naar 70 procent wordt doorgaans niet als problematisch ervaren. Het huidige voorschotpercentage wordt als passend ervaren. Het belangrijkste voor de eindgebruikers is dat het geld op de rekening staat op het moment dat de factuur van de dealer betaald moet worden. Partijen zetten wel vraagtekens bij de noodzaak van het voorschotpercentage. Uit verschillende hoeken is meegegeven dat het voorschot ongewenst gedrag in de hand werkt. In voorkomende gevallen lijken bedrijven de regeling namelijk aan te grijpen als verkapte financiering. Aangezien het om grote subsidiebedragen gaat, is ook 70 procent nog een behoorlijk bedrag. Als partijen vervolgens bestellingen annuleren of failliet gaan, schuiven de onbenutte budgetten sinds 2024 door naar het beschikbare budget voor AanZET in de volgende openstellingsrondes. In de eerste twee jaar van AanZET vloeiden de onbenutte budgetten nog terug naar de algemene middelen, waardoor beschikbaar budget definitief onbenut bleef.

7.3.4 Vaststellingstermijn van 12 maanden

In de meeste gevallen is een vaststellingstermijn van 12 maanden voldoende. Eindgebruikers en OEM's geven echter aan dat in sommige gevallen door maatwerk en opbouwkeuzes meer tijd nodig is. Partijen waarderen het dat RVO in deze gevallen flexibel meebeweegt. Het advies is om dat in deze gevallen te blijven doen.

7.4 Noodzaak regeling

Het laatste criterium uit het toetsingskader betreft of het gezien prijsontwikkelingen nog noodzakelijk is om subsidie te verstrekken voor emissievrije vrachtwagens. Het is van belang om te vermelden dat hiertoe geen juridische toets op legitimiteit is uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat de aanschafprijs van emissievrije vrachtwagens nog altijd substantieel hoger is dan de diesel-equivalent. Voor bepaalde bedrijven is de aanschafprijs van relatief groot belang, wat wijst op meerwaarde van overheidsingrijpen. Daarentegen moet wel worden bemerkt dat de meeste partijen hun keuze/businesscase laten afhangen van de TCO. Deze wordt in steeds meer gevallen gunstiger voor batterij-elektrische vrachtwagens. In sommige gevallen is de TCO van batterij-elektrische vrachtwagens met AanZET gunstiger dan de TCO van dieselvrachtwagens. Dit varieert echter per deelbranche en is afhankelijk van onzekere factoren zoals de dieselprijs. Dat AanZET in veel takken van transport nog nodig is voor een gunstigere TCO wijst op de noodzaak van overheidsingrijpen aldaar. Daarnaast is de regeling legitiem in het kader van het gestelde doel. In 2030 is het doel tenminste 16.000 emissievrije vrachtwagens. Dat is een ambitieus doel, gezien het aantal emissievrije vrachtwagens dat momenteel al is ingestroomd.. Gezien het feit dat een veelheid van de vrachtwagens met AanZET-subsidie wordt aangeschaft, wordt het complex dit doel zonder AanZET te behalen.

8. Conclusies en aanbevelingen

8.1 Conclusies

AanZET is in belangrijke mate doeltreffend in transitieversnelling naar emissievrije vrachtwagens

Ten aanzien van de doeltreffendheid kan worden geconcludeerd dat de regeling aantoonbaar heeft bijgedragen aan meer emissievrije vrachtwagens op de Nederlandse weg en daarmee aan CO_2-reductie. Het tussendoel van duizend emissievrije vrachtwagens in 2025 is ruimschoots gehaald en een substantieel aandeel van het huidige emissievrije wagenpark (circa 60%) is met AanZET-subsidie tot stand gekomen. De sterke en consistente overtekening van het budget, gecombineerd met het feit dat circa 90 procent van de eindgebruikers aangeeft dat de regeling doorslaggevend of belangrijk was in hun investeringsbeslissing, wijst op een duidelijke additionaliteit: zonder de AanZET-regeling waren er minder emissievrije vrachtwagens in het Nederlandse wagenpark. Daarmee geeft de regeling effectief invulling aan haar kernopgave: het verkleinen van de financiële drempel en het uitlokken van investeringsbeslissingen die anders zouden uitblijven of later tot stand zouden komen. De regeling draagt tevens bij aan indirectere beleidsdoelen. Het gaat bijvoorbeeld om handelingsperspectief voor zero-emissiezones en het vertrouwen in emissievrije technologie.

De bijdrage aan CO_2-reductie is substantieel. De gerealiseerde en nog te verwachten emissiereductie loopt op tot meerdere megatonnen over de economische levensduur van de emissievrije vloot. Omdat we geen harde uitspraken kunnen doen over de mate van additionaliteit, blijft onzeker welk deel van deze reductie netto aan de regeling kan worden toegeschreven. Desondanks is het aannemelijk dat de regeling een significante bijdrage levert aan emissiereductie, gegeven de sterke afhankelijkheid van de subsidie bij investeringsbeslissingen.

Beperkingen en uitdagingen

De doelmatigheid is grotendeels als positief te bestempelen, maar kent enkele uitdagingen. Positief is dat de uitvoeringskosten relatief laag zijn en het aanvraagproces door gebruikers als toegankelijk en efficiënt wordt ervaren. Ook de aanpassingen in 2024, zoals het beperken van het aantal aanvragen per dag, hebben bijgedragen aan een eerlijkere verdeling van middelen en een bredere toegang voor het mkb. Tegelijkertijd is een belangrijk knelpunt dat een deel van de toegekende middelen uiteindelijk niet direct wordt benut terwijl het budget structureel overtekend is. Mogelijk werkt het voorschotmechanisme ongewenst gedrag in de hand, wat de oorzaak van dit knelpunt is. Het is opvallend dat een overeenkomst met de voorwaarde "definitief na toekenning AanZET" niet als zodanig definitief wordt opgevat tussen de dealer en de aanvrager van AanZET. In 2024 zijn een op de vijf toegekende subsidies later weer teruggestort. Positief is wel dat het budget van geannuleerde aankopen inmiddels niet meer terugvloeit naar de algemene middelen, maar binnen de regeling blijft.

Een cruciale beperking voor zowel doeltreffendheid als doelmatigheid ligt buiten de regeling zelf: netcongestie vormt de bottleneck die verdere opschaling compliceert. Hoewel AanZET de vraag stimuleert, worden momenteel investeringen in emissievrije vrachtwagens uitgesteld door het ontbreken van de mogelijkheid om een netaansluiting voor laadinfrastructuur te verkrijgen.

8.2 Aanbevelingen

Op basis van de analyse en bovenstaande conclusies geven we vijf aanbevelingen mee voor het vervolg van de regeling per 2027:

1. We bevelen aan de AanZET-regeling voort te zetten per 2027. De evaluatie laat zien dat de regeling aantoonbaar additionaliteit heeft: zonder subsidie zouden bedrijven significant minder emissievrije vrachtwagens hebben aangeschaft. Om het doel van tenminste 16.000 (en mogelijk zelfs 25.000) emissievrije vrachtwagens in 2030 te behalen en de grote rol die AanZET speelt in de huidige instroom, is voortzetting beleidsmatig logisch en belangrijk om gewenste opschaling te bewerkstelligen. Daarbij is relevant te benadrukken dat overheidsingrijpen nog altijd legitiem is.
2. Tegelijkertijd bevelen we aan de noodzaak voor overheidsingrijpen in de gaten te houden gedurende het vervolg van de regeling, gelet op prijs- en marktontwikkelingen. Daarbij is het van belang om niet enkel de aanschafprijs, maar ook de TCO in de analyse te betrekken. Deze verschilt sterk per deelsector, en maakt dat batterij-elektrische voertuigen in bepaalde deelsectoren (al dan niet met AanZET) al concurrerend zijn, terwijl dat in andere deelsectoren voorlopig nog niet het geval is. Monitoring van verkoopprijzen in het buitenland kan een beter beeld geven of emissievrije vrachtwagens tegen proportionele prijs worden aangeboden.
3. Een derde aanbeveling is om doelstellingen consequent te blijven vast te leggen. Gedurende de evaluatieperiode zijn (met name in de beginfase) doelen in verschillende documenten niet altijd eenduidig en onvoldoende SMART uitgewerkt. Dit compliceert zowel sturing als evaluatie. Voor een effectieve beleidscyclus is het noodzakelijk om heldere, kwantitatieve doelen te formuleren en wijzigingen van doelen expliciet te maken. Daarnaast valt te overwegen om doelen op te nemen welke bijdrage van AanZET wordt verwacht in de totale transitie naar een emissievrij vrachtwagenpark.
4. We bevelen aan om blijvend maatregelen te onderzoeken die ongewenst gebruik van de regeling tegengaan. Tijdens de geëvalueerde periode is het voorgekomen dat toegekende middelen niet altijd leidden tot daadwerkelijke aanschaf. Dit is inefficiënt, zeker in een context van structurele budgetovertekening. Daadwerkelijke budgetbenutting levert namelijk vertraging op en de uitvoeringsdruk bij RVO neemt toe. Tijdens het onderzoek zijn een aantal suggesties meegegeven door bijvoorbeeld stakeholders, die in overweging genomen kunnen worden. Daarbij moeten we aangeven dat onderstaande mogelijkheden niet zijn getoetst op (juridische) haalbaarheid:
   - Overweeg uitsluitingen voor partijen die de aanschaf na toekenning annuleren. Dat kan bijvoorbeeld een uitsluiting voor de volgende openstellingsronde of voor een aantal rondes zijn.
   - Onderzoek de mogelijkheden om middelen pas over te hevelen op het moment dat een eindgebruiker zelf moet betalen. Daarmee valt te voorkomen dat eindgebruikers de voorschotten voor andere financiële verplichtingen gebruiken dan het aanschaffen van een emissievrije vrachtwagen.
   - Een van de OEM's geeft als voorbeeld om binnen twee maanden na toekenning een ordernummer als bewijs van bestelling te vereisen.
5. Tot slot vraagt de dominante uitdaging van netcongestie om aandacht. De regeling stimuleert de vraag effectief, maar de opschaling wordt in toenemende mate begrensd door de beschikbaarheid van netcapaciteit. In de initiële regeling is als doel opgenomen dat laadinfrastructuur niet belemmerend zou moeten zijn voor de gewenste opschaling. Het is daarom aan te bevelen om nadrukkelijk aandacht te houden voor de rol die de overheid hierin kan spelen, bijvoorbeeld door de impact van netcongestie in de transitie naar elektrische trucks te blijven monitoren. Dit draagt bij aan een zo effectief mogelijk verloop van de transitie naar emissievrij vrachtverkeer.

Bijlage 1. Achtergronden beleidsreconstructie

Onderstaand gaan we in op enkele achtergronden bij de informatie uit de beleidsreconstructie.

Subsidiebedragen

Bij aanvang in 2022 waren de subsidiepercentages en maximale bedragen zoals onderstaand verdeeld over voertuigcategorieën en bedrijfsomvang.

Tabel 1. Subsidiebedragen per voertuigcategorie bij aanvang 2022

Voertuigcategorie	Grote ondernemingen	Middelgrote ondernemingen	Kleine ondernemingen/ non-profit
N2 (vanaf 4.250 kg)	12,5 % – max € 17.800	19 % – max € 26.800	25 % – max € 35.700
N3 bakwagen (≤18 ton)	15 % – max € 43.600	21,5 % – max € 63.700	28,5 % – max € 84.000
N3 bakwagen >18 ton	16,9% – max € 56.700	24,3% – max € 81.500	31,7% – max € 106.300
N3 trekker	20 % – max € 72.600	28,5 % – max € 102.300	37 % – max € 131.900

Bron: Concept-regeling AanZET 2021 & Staatscourant Nr. 11166 (25 april 2022)

Doorgevoerde wijzigingen

In de onderstaande tabel worden de doorgevoerde wijzigingen in de voorwaarden opgenomen. Deze wijzigingen vormen voor een deel de input van het toetsingskader.

Tabel 2. Later doorgevoerde wijzingen in de AanZET-regeling

Ingangsjaar	Aanpassing	Toelichting
2025	Voorschot	Van 90% voorschot naar 70% voorschot
2025	N2 voertuigen	<10.000 kg worden uitgesloten
2025	Waterstofverbrandingsmotoren	Worden toegestaan
2025	N3 bakwagens	18.000 kg splitsing wordt ongedaan gemaakt
2025	Vaststellingsverzoek termijn	Van 15 maanden terug naar 12 maanden
2025	Uitstel termijn	Van 9 maanden naar 12 maanden
2026	Maximaal aantal voertuigen per aanvraag per dag	1e en 2e werkdag: 1 aanvraag voor max 2 voertuigen; vanaf 3e werkdag: 1 aanvraag per werkdag voor max 10 voertuigen
2026	Uitstel aanvragen bakwagens	Er kan alleen nog uitstel aangevraagd worden met een verklaring van een opbouwbedrijf en vermelding chassisnummer

Bronnen: Staatscourant Nr. 38757 en Nr. 37101

Gerelateerde overheidsregelingen

DKTI

In 2020, dus nog voor AanZET, heeft de staatssecretaris gekozen om eerst een subsidieregeling voor lichte bedrijfsauto's open te stellen (SEBA). Deze was dus niet toegankelijk voor ondernemingen die een emissievrije

vrachtwagen wilden aanschaffen. Voor deze ondernemers is op dat moment een tender opengesteld in de DKTI-regeling[42] voor het onderdeel 'learning by using'. De DKTI-regeling is bedoeld voor bedrijven die samen kennis willen opdoen met de grootschalige inzet van emissievrije vrachtwagens en tank- en laadinfrastructuur. Bij de DKTI-regeling moeten projecten worden aangevraagd door samenwerkingsverbanden met procesinnovatie en kennisdeling.

MIA/VAMIL-regelingen

De Milieu-investeringsaftrek (MIA) en de Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL) zijn fiscale ondersteuningen. Met de MIA kan een percentage van de investeringskosten worden afgetrokken van de fiscale winst. Hierdoor hoeft de onderneming minder belasting te betalen. Met de VAMIL kan tot 75 procent van de investeringskosten worden afgeschreven. Hoe meer wordt afgeschreven in een jaar, hoe lager de fiscale winst in dat jaar. Op die manier hoeft een onderneming minder belasting te betalen.[43] Per 1 januari 2022 zijn de percentages van de MIA/VAMIL-regeling verhoogd. Aangezien de prijsverschillen tussen de aanschafprijs van een emissievrije vrachtwagen en een dieselvrachtwagen nog steeds fors waren, leek deze fiscale ondersteuning nog onvoldoende. Mede daarom is in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek overeengekomen om vanaf 2022 een aanschafsubsidie (de AanZET) op te stellen, die in combinatie met de MIA-regeling kan worden gebruikt.[44] Daarmee wordt invulling gegeven aan de afspraken in het Klimaatakkoord. Ondernemers konden dus gelijktijdig gebruikmaken van MIA en AanZET. Door deze combinatie kwam de totale overheidssteun dicht bij de maximale steunpercentages op grond van de Europese staatssteunkaders.[45] Vanaf 2025 is deze stapeling niet meer mogelijk. Dit heeft te maken met structurele overschrijding van het MIA budget. MIA functioneert nog wel als vangnet voor grote transporteurs. Als een transporteur een grote hoeveelheid vrachtwagens wil aanschaffen, kan dit voor een aantal wagens via AanZET en voor de overige wagens via de MIA.

Energie-investeringsaftrek (EIA)

Met de EIA is het mogelijk om veertig procent van de kosten voor een investering af te trekken van de fiscale winst.[46] Net zoals bij MIA en VAMIL zorgt dit dus voor een belastingvoordeel. Sinds het niet meer mogelijk is om MIA en AanZET te stapelen, wordt door RVO gewezen op de EIA. EIA en AanZET mogen namelijk wel gestapeld worden. Het nadeel van EIA ten opzichte van MIA is dat bij de EIA maar een deel van de kosten van het voertuig mag worden afgetrokken van de fiscale winst terwijl dit bij MIA het hele voertuig is.

Subsidieregeling Waterstof in mobiliteit (SWIM)

De Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit (SWIM) regeling is gericht op het stimuleren van waterstof in transport. De SWIM-subsidie ondersteunt samenwerkingsverbanden om te investeren in waterstoftankstations en waterstofvoertuigen. De regeling richt zich vooral op zwaar vervoer zoals vrachtwagens en touringcars. Bedrijven die een vrachtwagen op waterstof willen aanschaffen hebben de keuze of ze gebruik willen maken van AanZET of SWIM. In veel gevallen is de SWIM aantrekkelijker, omdat hier wordt samengewerkt met een tankstation waardoor er vaak voordeliger waterstof getankt kan worden.

---

42 DKTI staat voor Demonstratieregeling Klimaattechnologieën en -innovatie in transport
43 Ondernemersplein. *Belastingvoordeel met MIA en Vamil.* Geraadpleegd op 19 maart 2026,
44 De MIA en VAMIL lopen al langer dan AanZET. VAMIL is in 1991 ingevoerd en de MIA in 2000.
45 De Europese staatssteunkaders zijn 40% voor grote ondernemers, 50% voor middelgrote ondernemingen en 60% voor kleine ondernemingen.
46 Ondernemersplein. *Energie-investeringsaftrek (EIA).* Geraadpleegd op 19 maart 2026,

SEB

In het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) worden de verschillende doelen en ambities uit het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering (PSN), het Klimaatakkoord, de strategie Klimaatneutrale en Circulaire Infraprojecten en het Schone Lucht akkoord inzake de verduurzaming van bouwmaterieel gebundeld en gezamenlijk uitgevoerd.[47] De Rijksoverheid (inclusief rijksdiensten en ProRail), medeoverheden, marktpartijen, brancheorganisaties en kennisinstellingen werken samen om de doelen te behalen. Het gaat bij de SEB dus specifiek om bouwmaterieel en niet de gehele logistieke sector zoals bij AanZET. Onderdeel van het SEB is de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmateriaal (SSEB). Het doel van deze subsidieregeling is om de stikstofuitstoot van bouwmateriaal te reduceren op een wijze die zoveel mogelijk bijdraagt aan het verminderen van CO_2- en fijnstofemissies.

Laadinfrastructuur

Batterij-elektrische vrachtwagens zijn afhankelijk van laadinfrastructuur. Daarmee valt of staat een goede overgang naar emissievrije vrachtwagens met de beschikbaarheid van laadinfrastructuur. Om de laadinfrastructuur te bevorderen zijn er twee subsidieregelingen sinds 2024: SPRILA Aanschaf en SPULA. Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven (SPRILA) helpt bedrijven investeren in private laadpunten. De Subsidieregeling Publieke Laadinfrastructuur zwaar vervoer (SPULA) stelt bedrijven in staat om de uitrol van publiek toegankelijke laadlocaties te versnellen. Ook was het mogelijk om MIA te gebruiken voor het realiseren van laadinfrastructuur op eigen terrein. Sinds 2026 kan dat niet meer.

[47] SEB. (2024). *Routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen*.

Bijlage 2. Toetsingskader evaluatie

Onderdeel	Criterium	Beoordeling/streefwaarde	Onderzoeksmethode
Hoofddoelen	Meer emissievrije vrachtwagens in het Nederlandse wagenpark door gunstigere financiële voorwaarden	300 in 2022 1.000 in 2025 16.000 in 2030	Data-analyse
	Reductie van CO2-emissies	Niet gespecificeerd	Data-analyse
	Verhoogde acceptatie van emissievrije vrachtwagens bij ondernemers, waaronder vertrouwen in de ZE-techniek en inpasbaarheid in bedrijfsprocessen	Niet gespecificeerd	
Voorwaarden en neveneffecten	Uitgebreider aanbod van modellen en uitvoeringen van emissievrije vrachtwagens	Wel/niet gerealiseerd	Enquête en interviews
	Ondernemers hebben handelingsperspectief om ZE-zones in te mogen rijden zodat ze hun huidige werkzaamheden voort kunnen blijven zetten	Wel/niet gerealiseerd	Enquête en interviews
	De beschikbare laadinfrastructuur is niet belemmerend voor de inzet van de beoogde aantallen emissievrije vrachtwagens	Wel/niet gerealiseerd	Enquête en interviews
Opzet en uitvoering regeling	Doelen zijn SMART vormgegeven	Waar/niet waar	Documentenstudie
	Doelen zijn aangepast bij veranderingen van de regeling	Waar/niet waar	Documentenstudie
	RVO wordt gewaardeerd als snelle en betrouwbare dienstverlener	Waar/niet waar	KTO en interviews
	Er is sprake van doelmatige middeleninzet in de uitvoering van de regeling	Niet gespecificeerd	Gesprek IenW en RVO
	Het aanvraagproces is duidelijk, zo eenvoudig mogelijk gemaakt en administratieve lasten ontstaan zo beperkt mogelijk	Waar/niet waar	KTO en interviews
	De wijziging in 2024 van max. 1 aanvraag/ werkdag/ groep van ondernemingen is positief ervaren	Waar/niet waar	Enquête en interviews
	De 2 aanvraagperiodes per jaar zijn als positief ervaren en dat moet in de toekomst zo blijven	Waar/niet waar	Enquête en interviews
	Het voorschotpercentage van 70 procent wordt als passend ervaren	Waar/niet waar	Enquête en interviews
	Ondernemers wachten niet onnodig lang met het daadwerkelijk bestellen van de emissievrije vrachtwagen	Waar/niet waar	Enquête en interviews
	De vaststellingstermijn van 12 maanden wordt als passend ervaren	Waar/niet waar	Enquête en interviews
Noodzaak regeling	De inzet van subsidie is nodig gezien de prijsontwikkelingen en de marktcontext (diesel- vs. emissievrije vrachtwagens)	Waar/niet waar	Enquête en interviews

Bijlage 3. Methode berekening CO_2-reductie

Een van de doelen van AanZET is het terugdringen van CO_2-emissies. In deze paragraaf gaan we in op de mate waarin AanZET daar tot nu toe in is geslaagd. Een uitgebreide afbakening met methodische keuzes is opgenomen in Bijlage 3.

Afbakening

Voor de bepaling van de CO_2-effecten van AanZET kijken we naar Tank-to-Wheel (TTW)-emissies. Dit wil zeggen dat we kijken naar de emissies die vrijkomen tijdens het rijden. Deze afbakening sluit aan bij zowel het beleidsdoel van de regeling als bij de actuele stand van kennis. Het alternatief is een Well-to-Wheel (WTT)-benadering, maar deze kent in deze context beperkingen. Zo geeft TNO expliciet aan dat een robuuste en empirisch onderbouwde schatting van ketenemissies voor elektrisch vrachtvervoer op dit moment niet mogelijk is. Dat komt door het nog beperkte aantal elektrische vrachtwagens in het huidige Nederlandse wagenpark.[48] Daarnaast stuurt AanZET primair op het gebruik van voertuigen en niet op emissies in de energie- of productieketen. Het meenemen van Well-to-Wheel-emissies zou bovendien leiden tot een complexe en moeilijk uitlegbare berekening, omdat de Nederlandse elektriciteitsmix gedurende de evaluatieperiode verandert en die verandering niet door de regeling zelf wordt beïnvloed.

We voeren nadrukkelijk geen levenscyclusanalyse (LCA) uit. Emissies die samenhangen met de productie van voertuigen en batterijen zijn dus buiten beschouwing gelaten. Dit is een bewuste methodische keuze. AanZET heeft geen invloed op de locatie van batterijproductie, het gebruikte energieprofiel in fabrieken of de gekozen materiaal- en batterijchemie. Het meenemen van productie-emissies zou ook leiden tot vertekening wanneer andere levenscyclusfasen, zoals de productie van raffinage-infrastructuur voor diesel, niet op vergelijkbare wijze worden meegenomen. We houden in de interpretatie van de resultaten wel rekening met de stand van kennis uit de literatuur: elektrische vrachtwagens kennen door batterijproductie een hogere initiële CO_2-uitstoot dan dieselvoertuigen, maar deze extra uitstoot wordt in de praktijk ruimschoots gecompenseerd door lagere emissies tijdens gebruik. CE Delft (2021) concludeert dat de netto CO_2-reductie alleen maar verder verbetert naarmate de batterijen verbeteren en het productieproces efficiënter wordt.[49]

Methodiek en emissiefactoren

Voor de bepaling van de vermeden CO_2-emissies hebben we twee gangbare invalshoeken vergeleken: emissiefactoren per voertuigkilometer zoals gehanteerd door TNO (2023), en emissiekengetallen per tonkilometer uit STREAM (CE Delft). De emissiefactoren uit TNO liggen structureel lager dan de op basis van STREAM afgeleide waarden. TNO rapporteert emissies per voertuigkilometer als vlootgemiddelden, gebaseerd op de totale samenstelling en inzet van het Nederlandse vrachtwagenpark. STREAM daarentegen, beschrijft voertuigcategorieën die representatief zijn voor specifieke logistieke functies en intensiever gebruik, bijvoorbeeld in hoofdtransport of zware distributie. Voor de effectbepaling van AanZET is aangesloten bij de STREAM-systematiek omdat deze kengetallen verder specificeert naar het type vrachtwagen, waardoor onderlinge vergelijking tussen Diesel (Euro VI) en elektrische aandrijving beter mogelijk is.

[48] TNO (2023), *Factsheets energiedragers voor wegverkeer*
[49] CE Delft (2021), *STREAM Goederenvervoer 2020*

We hebben de CO_2-emissies per voertuigkilometer afgeleid uit de STREAM-kengetallen door de TTW-emissies per tonkilometer te vermenigvuldigen met een veronderstelde gemiddelde belading per voertuigcategorie. STREAM publiceert emissies primair in gram CO_2 per tonkilometer, omdat deze eenheid geschikt is voor analyse van goederenstromen en vergelijking tussen voertuigtypen. Afhankelijk van aannames over belading en inzet resulteert dit voor Diesel Euro VI-voertuigen in TTW-emissies in de orde van circa 900 tot 1.100 gram CO_2 per voertuigkilometer. Deze bandbreedte weerspiegelt geen onzekerheid in de emissiefactoren, maar in de variatie in praktijkgebruik die bij omzetting naar gram per kilometer expliciet moet worden gemaakt. Een emissievrije vrachtwagen stoot geen CO_2 uit tijdens het rijden. De CO_2-besparing per gesubsidieerde vrachtwagen is dus gelijk aan de uitstoot van de conventionele Diesel Euro VI vrachtwagens.

Voor het aantal afgelegde kilometers per vrachtwagen gedurende de economische levensduur is geen eenduidige maatstaf bekend. Daarom hanteren we een bandbreedte gebaseerd op verschillende cijfers over gemiddeld (jaar)kilometrage en de economische levensduur. Deze cijfers laten zien dat het gemiddeld jaarkilometrage van zware vrachtauto's varieert naar inzet en sector. We gaan uit van een gangbare economische levensduur van acht jaar en een jaarkilometrage van 100.000 tot 150.000 kilometer. Dit resulteert in een totale inzet over de economische levensduur van 800.000 tot 1.200.000 kilometer per voertuig.

Bijlage 4. Enquête

In deze bijlage wordt ingegaan op de enquête die is opgesteld voor de evaluatie. Deze enquête is uitgestuurd naar alle bedrijven die een aanvraag voor de AanZET regeling hebben gedaan. De enquête stond open van 7 tot en met 22 mei 2026. Op 18 mei is een reminder verstuurd naar bedrijven die de enquête nog niet hadden ingevuld. In totaal hebben 362 bedrijven deelgenomen. Dit geeft een responserate van 20%.

Hieronder is de volledige enquête opgenomen. Per antwoordoptie is het percentage weergegeven van de respondenten dat deze optie heeft gekozen. Bij vragen waarbij meerdere antwoorden mogelijk waren, kunnen de percentages optellen tot meer dan 100%. Daarnaast zijn de percentages afgerond op gehele getallen. Door afrondingsverschillen is het mogelijk dat de percentages niet optellen tot precies 100%.

Inleiding enquête

Onderzoeksbureau Decisio voert in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een evaluatie uit naar de AanZET-regeling. Dit is de Aanschafsubsidieregeling voor Zero Emissie Trucks die door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) wordt uitgevoerd. U heeft in het verleden een subsidieaanvraag ingediend.

Daarom nodigen wij u uit om deel te nemen aan een enquête over de doeltreffendheid van de subsidieregeling. We vragen naar uw ervaringen met de regeling, wat ging goed of kon juist beter? Met deze enquête verzamelen wij waardevolle inzichten die ons helpen bij het opstellen van aanbevelingen rondom het vervolg van de regeling per 2027. Via deze weg kunt u hier uw input voor leveren.

Het invullen van de enquête neemt ongeveer 10 minuten in beslag. Uw antwoorden worden geanonimiseerd verwerkt en op die manier vertrouwelijk behandeld. Uw medewerking wordt zeer op prijs gesteld en draagt bij aan een optimaal ingerichte subsidieregeling voor de aanschaf van emissievrije vrachtwagens.

Vragen:

Context

1. Hoe groot is uw organisatie (aantal werknemers)?
    - 1–9 werknemers (9%)
    - 10–49 werknemers (34%)
    - 50–249 werknemers (41%)
    - 250 werknemers of meer (15%)

2. In welke sector is uw organisatie actief?
    - Vervoer over land (57%)
    - Financiële dienstverlening (1%)
    - Verhuur en lease (5%)
    - Activiteiten van hoofdkantoren, interne concerndiensten en managementadvisering (1%)
    - Afvalinzameling, voorbereiding tot recycling, en verwijdering (6%)
    - Groothandel (8%)
    - Overig (23%)

3. Heeft uw organisatie subsidie aangevraagd via de AanZET-regeling voor de aanschaf van een emissievrije vrachtwagen? (meerdere antwoorden mogelijk)
    - Ja, en we hebben met deze subsidie (een of meer) emissievrije vrachtwagens aangeschaft (84%)
    - Ja, maar uiteindelijk geen emissievrije vrachtwagen aangeschaft met deze subsidie (8%)
    - Ja, maar de subsidie is niet toegekend (2%)
    - Ja, maar de aanvraag is nog in behandeling (7%)

4. Als 'Ja, maar uiteindelijk geen emissievrije vrachtwagen aangeschaft met deze subsidie', dan de volgende vraag: Wat is de reden dat u uiteindelijk geen emissievrije vrachtwagen heeft aangeschaft met de subsidie?
    - Open antwoord
        - Een aantal veelvoorkomende antwoorden zijn:
            - Geen sluitende businesscase/geen verdienmodel mogelijk
            - Laadproblemen/netcongestie
            - Aanschafprijs te hoog vergeleken met dieselmodel

5. Vraag alleen laten zien als vraag 3 is beantwoord met 'Ja, en we hebben met deze subsidie (een of meer) emissievrije vrachtwagens aangeschaft':
   Hoeveel tijd zat er ongeveer tussen het toekennen van de AanZET subsidie en het daadwerkelijk bestellen van de emissievrije vrachtwagen?
    - Minder dan 1 maand (30%)
    - 1–3 maanden (28%)
    - 3–6 maanden (12%)
    - Langer dan 6 maanden (14%)
    - Geen keuze (16%)

   Bij deze vraag is de volgende informatietekst neergezet: Heeft uw organisatie meerdere subsidies toegekend gekregen, dan vragen wij u om bij het beantwoorden van deze vraag uit te gaan van het gemiddelde over deze toekenningen.

6. Hoeveel emissievrije vrachtwagens heeft uw organisatie momenteel in gebruik of definitief besteld waarbij gebruik is gemaakt van de AanZET-regeling?
    - 0 (20%)
    - 1 (36%)
    - 2–3 (23%)
    - 4–10 (15%)
    - Meer dan 10 (6%)

7. Hoeveel emissievrije vrachtwagens heeft uw organisatie momenteel in gebruik of definitief besteld in totaal (ongeacht of hiervoor gebruik is gemaakt van AanZET of een andere regeling)?
    - 0 (22%)
    - 1 (32%)
    - 2–3 (23%)
    - 4–10 (15%)

- 10-20 (4%)
- Meer dan 20 (3%)

8. Hoeveel vrachtwagens heeft uw organisatie in haar wagenpark? (Dit gaat zowel om emissievrije vrachtwagens als niet-emissievrije vrachtwagens)
   - 0 (3%)
   - 1 (7%)
   - 2-3 (10%)
   - 4-10 (20%)
   - 10-20 (12%)
   - 20-50 (21%)
   - 50-100 (14%)
   - Meer dan 100 (13%)

9. Wat waren voor uw organisatie de belangrijkste overwegingen bij het aanschaffen van een emissievrije vrachtwagen?
   (Meerdere antwoorden mogelijk)
   - Maatschappelijk verantwoord ondernemen (72%)
   - De introductie van zero-emissiezones (51%)
   - Toekomstige duurzaamheidseisen (65%)
   - Regels met betrekking tot schoon en emissieloos bouwen (21%)
   - Financiële overwegingen (17%)
   - Komst vrachtwagenheffing (26%)
   - Geopolitieke onzekerheden (4%)
   - Andere reden, namelijk: ..... (11%)
     - Een aantal veelvoorkomende antwoorden zijn:
       - Wens of eis van de opdrachtgever
       - Eigen visie/intrinsieke motivatie
       - Kennis en ervaring opdoen

10. Indien gewenst, kunt u uw antwoorden nader toelichten?
    - Open vraag, niet verplicht
      - Een aantal veelvoorkomende antwoorden zijn:
        - De reden van aanschaf zijn de verplichte zero-emissiezones
        - De gedachte dat emissievrij de toekomst is en daar wordt op ingespeeld
        - Duurzaamheidsstrategie als reden voor aanschaf

Beeld bij zero emissietechniek

11. In hoeverre had uw organisatie vóór de aanschaf van de eerste emissievrije vrachtwagen vertrouwen in de zero-emissietechniek (betrouwbaarheid, prestaties)?
    - Zeer weinig vertrouwen (1%)

- Weinig vertrouwen (12%)
- Neutraal (55%)
- Veel vertrouwen (28%)
- Zeer veel vertrouwen (4%)

12. In hoeverre is dit veranderd sinds de aanschaf van een emissievrije vrachtwagen?
    - Sterk verslechterd (1%)
    - Verslechterd (1%)
    - Niet veranderd (34%)
    - Verbeterd (39%)
    - Sterk verbeterd (15%)
    - Niet van toepassing (11%)

13. In hoeverre zijn emissievrije vrachtwagens goed inpasbaar in uw huidige bedrijfsprocessen (planning, routes, werkzaamheden)?
    - Heel slecht (2%)
    - Slecht (9%)
    - Neutraal (35%)
    - Goed (40%)
    - Heel goed (15%)

    Indien gewenst, kun u uw antwoord nader toelichten?
        - Een aantal veelvoorkomende antwoorden zijn:
            - Opladen van het gehele wagenpark op eigen locatie is een probleem (vanwege netcongestie)
            - Voor binnenlandse afstanden is de actieradius van de vrachtwagen voldoende
            - Voor lange afstanden (voornamelijk internationaal) is de actieradius vaak niet voldoende
            - Meer plannen vanwege actieradius en laadpunten

14. Is laden van de batterij voor uw organisatie een probleem bij het dagelijks gebruik van emissievrije vrachtwagens?
    - Helemaal geen probleem (19%)
    - Klein probleem (25%)
    - Neutraal (21%)
    - Groot probleem (21%)
    - Heel groot probleem (11%)
    - Niet van toepassing (2%)

15. Indien gewenst, kunt u uw antwoorden op bovenstaande vragen nader toelichten?
    - Open vraag, niet verplicht
        - Een aantal veelvoorkomende antwoorden zijn:
            - Door netcongestie veel problemen met laadinfrastructuur
            - In de wacht voor zwaardere netaansluiting

- Met het huidige wagenpark is er geen probleem met laadinfrastructuur, maar wel voor toekomstige uitbreiding
- Laden kost meer tijd dan diesel tanken

Financiële rol van AanZET

16. In hoeverre heeft AanZET het aanschafprijsverschil tussen een dieselvrachtauto en een emissievrije vrachtwagen voldoende verkleind?
    - Helemaal niet (5%)
    - Een beetje (51%)
    - Neutraal (9%)
    - Best wel (25%)
    - Heel erg (9%)
    - Niet van toepassing (2%)

17. Hoe belangrijk was de fiscale regeling MIA/Vamil (tot 2025) of EIA in combinatie met AanZET?
    - Helemaal niet belangrijk (7%)
    - Weinig belangrijk (10%)
    - Neutraal (28%)
    - Belangrijk (46%)
    - Doorslaggevend (9%)

    Bij deze vraag is de volgende informatietekst neergezet: MIA = Milieu-investeringsaftrek, Vamil = Willekeurige afschrijving milieu-investeringen en EIA = Energie-investeringsaftrek.

18. Hoe belangrijk was AanZET in uw beslissing om een emissievrije vrachtwagen aan te schaffen?
    - Helemaal niet belangrijk (1%)
    - Weinig belangrijk (3%)
    - Neutraal (5%)
    - Belangrijk (38%)
    - Doorslaggevend (52%)
    - Niet van toepassing (2%)

19. Zonder enige overheidsregeling (subsidies of fiscale stimulering) zou uw organisatie minder emissievrije vrachtwagens hebben aangeschaft.
    - Helemaal oneens (3%)
    - Oneens (5%)
    - Neutraal (12%)
    - Eens (30%)
    - Helemaal eens (48%)
    - Niet van toepassing (2%)

20. Zonder AanZET, maar met andere overheidsregelingen (subsidies of fiscale stimulering zoals MIA), zou uw organisatie minder emissievrije vrachtwagens hebben aangeschaft.

- Helemaal oneens (4%)
- Oneens (8%)
- Neutraal (23%)
- Eens (35%)
- Helemaal eens (28%)
- Niet van toepassing (3%)

21. Indien gewenst, kunt u uw antwoorden op bovenstaande vragen nader toelichten?
    - Open vraag, niet verplicht
        - Een aantal veelvoorkomende antwoorden zijn:
            - Zonder subsidie is de aanschaf van emissievrije vrachtwagens voor het MKB een te grote investering
            - Kosten dieselvariant liggen nog steeds een stuk lager dan emissievrije vrachtwagens

Ontwerpkeuzes regeling

22. Wat vindt u van de beperking tot maximaal één subsidieaanvraag per werkdag per groep van ondernemingen?
    - Zeer negatief (4%)
    - Negatief (12%)
    - Neutraal (36%)
    - Positief (38%)
    - Zeer positief (11%)

    Bij deze vraag is de volgende informatietekst neergezet: Sinds 2024 is het niet langer mogelijk om met één aanvraag subsidie aan te vragen voor meerdere voertuigen. Daarnaast is bepaald dat een aanvrager per werkdag slechts één subsidieaanvraag kan indienen. Indien een aanvrager toch meerdere aanvragen op dezelfde werkdag indient, of als meerdere aanvragers die tot dezelfde groep behoren dat doen, wordt uitsluitend de eerst ingediende aanvraag in behandeling genomen.

23. Wat heeft uw voorkeur voor de toekomst?
    - 2 aanvraagperiodes per jaar behouden (36%)
    - 3 aanvraagperiodes per jaar (om de 4 maanden) (41%)
    - Geen voorkeur (19%)
    - Anders, namelijk… (5%)
        - Een veelvoorkomend antwoorden is:
            - Doorlopende regeling met groter budget

24. In hoeverre vindt u het voorschotpercentage van 70% voldoende om tot aanschaf over te gaan?
    - Zeer onvoldoende (3%)
    - Onvoldoende (5%)
    - Neutraal (12%)
    - Voldoende (64%)
    - Zeer voldoende (16%)

25. In hoeverre vindt u de huidige vaststellingstermijn van 12 maanden passend?
    - Veel te kort (5%)
    - Te kort (36%)
    - Passend (55%)
    - Te lang (4%)
    - Veel te lang (0%)

    Bij deze vraag is de volgende informatietekst neergezet: De vaststellingstermijn van 12 maanden houdt in dat u tot uiterlijk 12 maanden na verlening van de AanZET subsidie de tijd heeft om een vaststelling aan te vragen. Dit doet u door het kenteken van de vrachtwagen door te geven, nadat de vrachtauto op kenteken is gezet.

26. Indien gewenst, kunt u uw antwoorden op bovenstaande vragen nader toelichten?
    - Open vraag, niet verplicht
        - Een aantal veelvoorkomende antwoorden zijn:
            - Timing van de AanZET regeling en de aankondiging van nieuwe modellen lopen niet altijd gelijk.
            - Problemen met levertijden
            - Voor een standaardmodel is 12 maanden vaststellingstermijn passend, maar voor maatwerk of wagens met opbouw is 12 maanden te kort.
            - RVO is meedenkend in bijvoorbeeld problemen met levertijden

Alternatieve aandrijftechnieken

27. Heeft uw organisatie bij de aanschaf van emissievrije vrachtwagens overwogen om te kiezen voor een andere aandrijftechniek? Denk bijvoorbeeld aan waterstof in plaats van batterij-elektrisch (of andersom).
    - Ja (30%)
    - Nee (70%)

    Indien gewenst, kun u uw antwoord nader toelichten?
        - Een aantal veelvoorkomende antwoorden zijn:
            - Geen tanklocaties voor waterstof in de buurt
            - Gebruik gemaakt van SWIM voor waterstofwagens
            - Hoge kostprijs van waterstof
            - Hoge aanschafprijzen van waterstofwagens

Afsluiting

28. Welke suggesties heeft u voor een betere inrichting van de subsidieregeling AanZET?
    (open antwoord)
        - Een aantal veelvoorkomende antwoorden zijn:
            - Voorschot later uitkeren om de kans op misbruik te verkleinen
            - Verlaging van voorschot zodat er hopelijk minder geld weglekt vanwege tussentijdse faillissementen en fraude
            - Vaststellingstermijn verlengen
            - Geen verbetersuggestie