VERN
COLLECTIEF DE JUISTE WEG

EDITIE 1
NOVEMBER 2026

VERNaal

HET MAGAZINE VAN STICHTING VERN

DOSSIER

Het jaar van de vervoerder

Brandstof, heffing per kilometer, ADR 2027 en wat 2027 voor je tarieven betekent.

WORD LID

MET DANK AAN ONZE PARTNERS

ENVIEM brands in motion
transportial
Transport Training
ONE OPLEIDINGEN
EXPORT DOCUMENTS .COM

In deze *editie*

VOORWOORD

3 **Met een lach en een traan** · Don de Jong

DOSSIER · HET JAAR VAN DE VERVOERDER

5 **Het jaar in één oogopslag**

7 **Het jaar van Hormuz**

9 **Wat 2027 en 2028 brengen**

11 **Van vignet naar kilometer**

12 **Nieuwe regels op de weg**

13 **ADR 2027: wat er verandert**

15 **De marge onder druk**

16 **2027: de kalender**

17 **Waar het heffingsgeld heen gaat**

18 **Wat je nu al kunt doen**

INFRASTRUCTUUR

19 **Een netwerk dat kraakt**

21 **Te weinig plek om te rusten**

GASTCOLUMNS

23 **"Even wachten" is het slechtste advies** · Johnny Nijenhuis

26 **Criminelen hebben de transportsector nodig** · Samen Veilig Advies

31 **Export zonder administratieve omwegen** · Exportdocuments.com

33 **Ondernemers dragen de verantwoordelijkheid...** Sander Boon

WAT VERN REGELT

36 **Alle voordelen op een rij**

37 **Tanken en tol**

38 **Route Planner en TMS Lite**

39 **Opleidingen en de VERN Hub**

41 **Reken het zelf uit**

MENSEN EN EVENTS

42 **Knooppunt Transport** · 14 november, Nieuwegein

43 **Mega Trucks Festival** · 12 en 13 december

44 **Column uit het bestuur** ·Edwin Bijl

46 **Schrijf mee aan VERNaal**

47 **Word lid van VERN**

COLOFON

VERNaal is het magazine van Stichting VERN.

Uitgever en redactie Stichting VERN · **Foto's** aangeleverd door de auteurs **Contact** info@stichtingvern.nl · **Adverteren** stichtingvern.nl/hub/adverteren

Gast- en partnerbijdragen geven de mening van de auteur weer. Commerciële bijdragen zijn gemarkeerd.



Met een lach *en een traan*

Welkom bij deze eerste editie van ons digitale magazine VERNaal. Het is een uitgave met een lach en een traan, want we kunnen niet naar de toekomst kijken zonder eerst stil te staan bij het recente verleden. In december 2025 is geheel onverwacht Klaas de Waardt ons ontvallen. Zijn plotselinge overlijden heeft een enorme impact gehad op iedereen binnen onze stichting. Klaas was een drijvende kracht, een betrokken collega en voor velen een goede vriend. We missen hem enorm.

Juist in de geest van Klaas en ter nagedachtenis aan zijn inzet, hebben we de afgelopen periode de schouders er extra onder gezet. We hebben keihard gewerkt om een digitalere en toekomstbestendige VERN te realiseren. We wilden niet stilstaan, maar doorpakken, precies zoals Klaas dat ook zou hebben gedaan.

Deze digitaliseringsslag vormt direct de nieuwe aanzet voor onze stichting. We zetten grote stappen vooruit om onze deelnemers en de vervoerssector beter te bedienen. Een mooi voorbeeld hiervan is onze focus op de Sprila, waarmee we inspelen op de verduurzaming en vernieuwing binnen het transport.

Daarnaast zijn we achter de schermen ontzettend druk met de naderende livegang van het 'Logistiek Huis'. Dit is een prachtig, ambitieus project dat we in nauwe samenwerking met onze gewaardeerde partners aan het realiseren zijn. Het Logistiek Huis wordt dé centrale, digitale ontmoetings- en kennis plek voor vervoerend Nederland, we kunnen niet wachten om dit binnenkort definitief met u te delen.

Een essentieel onderdeel van deze digitale vernieuwing is dat we úw stem nog zwaarder willen laten wegen. Binnen ons platform introduceren we daarom een

nieuw systeem met stemtokens. Elke deelnemer ontvangt 1200 van deze tokens. Hiermee kunt u online direct meesturen en aangeven op welke thema's en projecten VERN zich de komende tijd mag richten. Zo bepaalt u actief mee wat de prioriteiten van onze stichting zijn en varen we écht samen de juiste koers.

Om al deze ambities – en de vele uitdagingen in onze branche – het hoofd te kunnen bieden, zijn we volop in ontwikkeling en zoeken we gerichte uitbreiding voor onze deelsectoren. We zijn op zoek naar betrokken professionals die een warm hart hebben voor de sector. Mensen met passie en visie, die het bestuur willen ondersteunen en adviseren vanuit hun eigen, specifieke vakgebied. Door krachten en specialisaties te bundelen, kunnen we als VERN nog meer betekenen voor onze leden. Volg onze nieuwsbrief voor meer informatie? Wilt u meepraten dan komen we heel graag met u in contact.

Ondanks het grote verlies kijken we met trots naar wat we de afgelopen maanden met elkaar hebben opgebouwd. We hopen dat u deze vernieuwde energie ook terugleest in dit magazine.

Don de Jong
Voorzitter Stichting VERN

> ***We wilden niet stilstaan, maar doorpakken, precies zoals Klaas dat ook zou hebben gedaan.***

> ***Zo bepaalt u actief mee wat de prioriteiten van onze stichting zijn en varen we écht samen de juiste koers.***

1.200
stemtokens per deelnemer: zo bepaal je mee waar VERN zich op richt.

LEES OOK IN DEZE EDITIE

DOSSIER
Het jaar in één oogopslag 5

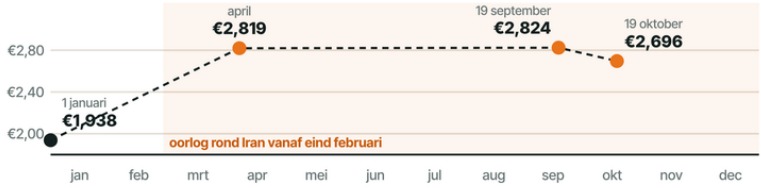
DOSSIER
Het jaar van Hormuz 7

DOSSIER
Wat 2027 en 2028 brengen 9

Het jaar van de *vervoerder*

2026 begon met diesel onder de twee euro en eindigt met een prijs per kilometer, bruggen die dichtgaan en nieuwe regels voor 2027. Een terugblik op een zwaar jaar, en wat er nu op je afkomt.

ADVIESPRIJS DIESEL IN NEDERLAND OP KERNMOMENTEN, € PER LITER INCL. BTW



TIJDLIJN 2026

1 JAN	Diesel kost €1,938 per liter (adviesprijs).
EIND FEB	Oorlog rond Iran. De scheepvaart door de Straat van Hormuz valt grotendeels stil.
MAART	De olieprijs stijgt in één maand ruim 60%: de grootste maandstijging ooit gemeten.
APRIL	Dieselrecord: €2,819 per liter, 45% hoger dan op 1 januari.
1 JUL	De vrachtwagenheffing gaat in, het Eurovignet vervalt. De motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens gaat naar nul (vanaf 12 ton tijdelijk, tot en met 31 december). Vlaanderen voegt een CO_2-toeslag toe aan zijn kilometerheffing. Bestelwagens die goederen naar het buitenland vervoeren, moeten een slimme tachograaf hebben.
18 JUL	De Merwedebrug (A27) gaat dicht voor vrachtwagens. Daarna volgen problemen bij de Houtribdijk, de A28 bij Nijkerk en de Suurhoffbrug.

1 SEP	Tijdelijke korting van 22,3% op de vrachtwagenheffing, tot en met 31 december.
10 SEP	Drones treffen de Saudische pijpleiding die olie buiten de Straat van Hormuz om vervoert. De leiding ligt elf dagen stil.
19 SEP	Nieuw dieselrecord: €2,824 per liter.
1 OKT	De gemiddelde dieselprijs in de EU staat op recordhoogte: €2,24 per liter. Duitsland verlaagt de brandstofbelasting tot eind dit jaar met zo'n 17 cent per liter.
9 OKT	Het kabinet stuurt zijn accijnsplannen naar de Tweede Kamer: de accijnskorting op diesel blijft in 2027 en wordt vanaf 2028 afgebouwd.
16 OKT	Het kabinet trekt tot 2041 zo'n €18 miljard uit voor onderhoud en vernieuwing van wegen, spoor en vaarwegen. Europese regeringsleiders besluiten ETS2 niet uit te stellen.
21 OKT	Houtribdijk: maximaal 15 ton voor zwaar verkeer, mogelijk voor jaren.

+45%
diesel tussen 1 januari en april

20,6 ct
heffing per km vanaf 1 januari 2027 (Euro 6, >32 t)

4.000
openbare truckparkeerplaatsen tekort

WORD LID

Samen staan we sterker

€50 per voertuig per jaar, excl. btw. Je stem telt mee met 1.200 stemtokens per jaar.

WORD LID

2026 Het jaar in tien stukken, vanaf de volgende pagina.

Het jaar van *Hormuz*

Eind februari raakte het Midden-Oosten in oorlog en viel de scheepvaart door de Straat van Hormuz grotendeels stil. Daar gaat normaal ongeveer een vijfde van alle olie die de wereld verbruikt.

+60%
olieprijs (Brent) in maart: de grootste maandstijging sinds 1988

€2,824
dieselrecord in Nederland, 19 september

€2,24
EU-record diesel, 1 oktober (februari: €1,59)

Tussen 1 januari en april steeg de adviesprijs van diesel in Nederland van €1,938 naar €2,819 per liter: 45% erbij.

Waarom diesel harder steeg dan benzine

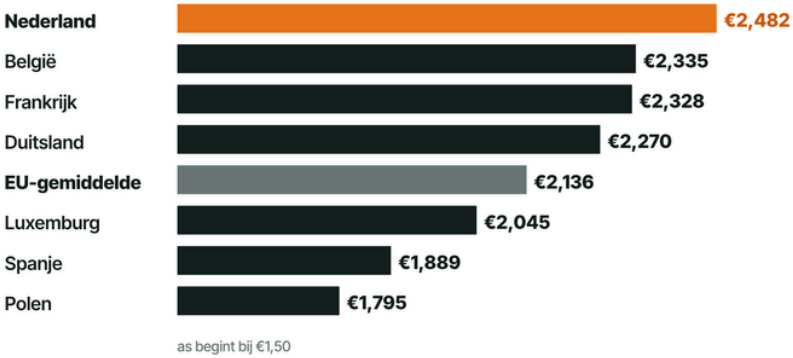
Europa maakt zelf meer benzine dan het gebruikt, maar haalt een groot deel van zijn diesel uit het buitenland. Sinds de Europese importstop op Russische diesel komt meer daarvan uit het Midden-Oosten en India. Hapert die aanvoer, dan voelt diesel dat het eerst.

HORMUZ EN DE OLIEPRIJS IN 2026

EIND FEB	Oorlog rond Iran. De scheepvaart door de Straat van Hormuz valt grotendeels stil.
MAART	De olieprijs (Brent) stijgt ruim 60% in één maand.
10 SEP	Drones treffen de Saudische oost-westpijpleiding, de belangrijkste route om olie buiten Hormuz om naar de Rode Zee te brengen. Een dag later gaat de leiding dicht; Brent springt naar zo'n 110 dollar.
19 SEP	Diesel in Nederland op een nieuw record: €2,824 per liter.
22 SEP	De pijpleiding gaat weer open, met lagere volumes.
BEGIN OKT	In één week worden rond Hormuz meer schepen aangevallen dan in welke week ook sinds het begin van de oorlog.
19 OKT	Adviesprijs diesel in Nederland: €2,696 per liter.

26 OKT Brent staat op ruim 114 dollar per vat, na een stijging van zo'n 6% in de week daarvoor. Een akkoord om de zeestraat te heropenen is er op dat moment nog niet.

DIESEL AAN DE POMP, WEEK VAN 12 OKTOBER 2026, € PER LITER INCL. BELASTINGEN



In de week van 12 oktober was Nederland het duurste van de buurlanden: bijna 15 cent per liter boven België en ruim 21 cent boven Duitsland. Belastingen maken in de EU gemiddeld zo'n 40% van de pompprijs uit.

Duitsland

Verlaagt van 1 oktober tot en met 31 december 2026 de belasting op benzine en diesel met zo'n 17 cent per liter. Medio oktober bereidde Duitsland een maximumprijs vanaf 1 januari 2027 voor, naar het voorbeeld van België en Luxemburg.

Internationaal rijden? Met de **VERN FUELCARD** tank je ook bij stations in België en Duitsland.

Wat betekent dat voor één truck?

Een trekker die 120.000 kilometer per jaar rijdt en 30 liter per 100 kilometer verbruikt, tankt 36.000 liter per jaar. Op het prijsniveau van april in plaats van januari kost dat ongeveer **€26.000 extra per jaar**, zonder btw.

Indicatief, op basis van adviesprijzen. Met een tankpas ligt de literprijs meestal lager.

Wat 2027 *en 2028 brengen*

Of de olieprijs daalt, weet niemand. Dat de belasting op diesel stijgt, staat vast. Reken op het tweede, niet op het eerste.

De olie: niemand weet het

Op 6 oktober verwachtte het Amerikaanse energiebureau EIA nog dat de olieprijs (Brent) zou dalen van gemiddeld 105 dollar per vat in het laatste kwartaal van 2026 naar gemiddeld 84 dollar in 2027. Die verwachting gaat ervan uit dat de olie uit de Golf in de eerste helft van 2027 weer grotendeels normaal stroomt. De weken daarna lieten iets anders zien: het aantal aanvallen op tankers rond de Straat van Hormuz bereikte begin oktober een record, eind oktober was er nog geen akkoord om de zeestraat te heropenen, en op 26 oktober stond Brent op ruim 114 dollar. De EIA waarschuwt zelf dat de prijs sterker kan schommelen dan haar raming laat zien. Een lagere dieselprijs in 2027 is dus mogelijk, maar geen basis om je tarieven op te bouwen.

Elke 10 cent telt

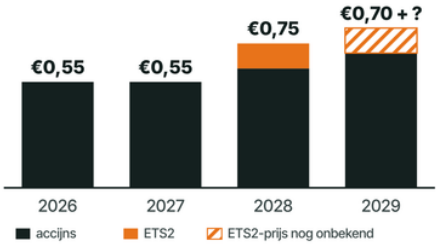
Voor een trekker die 36.000 liter per jaar tankt, scheelt elke 10 cent per liter aan de pomp zo'n **€3.000 per jaar**, zonder btw.



De belasting: zeker omhoog

Op 9 oktober stuurde het kabinet zijn accijnsplannen naar de Tweede Kamer. De accijnskorting op diesel blijft in 2027: de accijns blijft dan €0,552 per liter, in plaats van ongeveer €0,67. In 2028 gaat de accijns naar €0,616 en komt daar ETS2 bij, een Europese CO_2-prijs op brandstof. Het kabinet rekent met ongeveer 13 cent per liter. Vanaf 1 januari 2029 is

de korting helemaal weg en gaat de accijns naar €0,701. Enkele EU- landen wilden ETS2 verder uitstellen, maar de Europese regeringsleiders besloten op 16 oktober van niet; wel laat de Europese Commissie de gevolgen opnieuw doorrekenen. Op 26 oktober had de Tweede Kamer nog niet over de accijns gestemd.



VASTE HEFFING PER LITER DIESEL, EXCL. BTW

Accijns volgens het kabinetsvoorstel van 9 oktober, ETS2 volgens de kabinetsraming. De ETS2-prijs voor 2029 is nog niet bekend.

+20 ct

In 2028 komt er per liter diesel bijna 20 cent bij aan accijns en CO_2-prijs, exclusief btw: zo'n **€7.000 per jaar** voor de trekker van 36.000 liter. In 2029 komt daar nog eens ruim 8 cent accijns bij: samen zo'n **€10.000 per jaar** meer dan nu, bij een gelijke CO_2-prijs.

Wat dat betekent voor je tarieven

Reken niet op een dalende olieprijs, maar sluit hem ook niet uit. Een tarief dat gekoppeld is aan een openbare dieselindex beweegt mee, beide kanten op. De stappen in 2028 en 2029 zijn wel voorspelbaar: neem die nu al op in meerjarencontracten. Rabobank houdt in zijn kostenraming voor de sector rekening met een dieselprijs die gemiddeld 21% boven het niveau van begin 2026 ligt. Met de gratis brandstoftoeslag-calculator van VERN reken je het per rit uit.

> ***Reken op de belasting, niet op een dalende olieprijs.***

GRATIS TOOLS

Reken het zelf uit

Kostprijs per kilometer en brandstoftoeslag, zonder account.

NAAR DE TOOLS

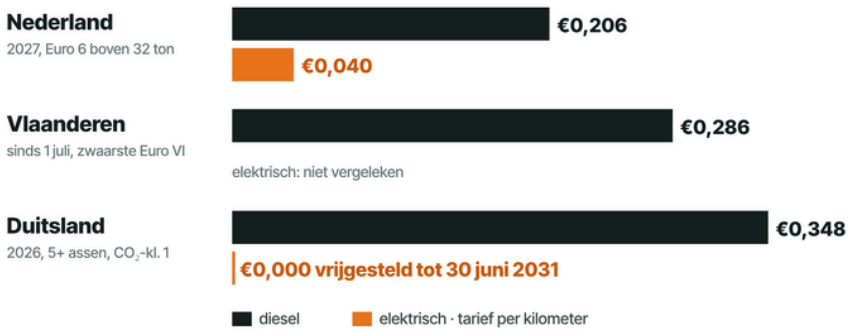
Van vignet *naar kilometer*

Op 1 juli 2026 verdween het Eurovignet en ging de vrachtwagenheffing in. Sindsdien betaal je voor vrachtwagens boven 3.500 kilo per gereden kilometer op de belaste wegen. Het tarief hangt af van gewicht en CO_2- uitstoot.

Vanaf 1 september geldt een tijdelijke korting van 22,3% op alle tarieven, vanwege de hoge brandstofprijzen. Die korting stopt op 31 december. Op 1 januari 2027 gaan de tarieven bovendien 2,6% omhoog door de jaarlijkse indexatie. Een Euro 6-truck boven 32 ton betaalt dan **20,6 cent per kilometer**, een elektrische truck in dezelfde klasse 4,0 cent.

+32% Wie nu met het kortingstarief rekent, rekent vanaf 1 januari ongeveer een derde te laag.

ZWARE VRACHTWAGEN, TARIEF PER KILOMETER BIJ DE BUREN



Nederland blijft het goedkoopste van de drie. In Vlaanderen steeg het tarief voor de zwaarste Euro VI-klasse op 1 juli met 8,2 cent, ruim 40%.
In Duitsland rijdt een elektrische truck tot halverwege 2031 tolvrij.
Let op bij omleidingen: wie om een gesloten brug heen moet, betaalt ook heffing over de extra kilometers.

0 euro Motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens sinds 1 juli. Vanaf 12 ton tijdelijk, tot en met 31 december.

Nieuwe regels *op de weg*

Niet alleen de kosten veranderden in 2026. Ook wat je mag, waar je mag komen en welke papieren je bij je hebt.

Slimme tachograaf voor bestelwagens

Sinds 1 juli 2026 moeten bestelwagens met een toegestane maximummassa van 2.501 tot 3.500 kilo een slimme tachograaf hebben als ze goederen naar het buitenland vervoeren of cabotage doen. Een bestelwagen die alleen binnen Nederland rijdt, hoeft dat niet.

De digitale vrachtbrief komt

Vanaf 9 juli 2027 moeten overheden in de hele EU digitale vrachtgegevens accepteren via gecertificeerde platforms (eFTI). Bij een controle langs de weg is papier dan niet meer nodig. Vraag je softwareleverancier nu of je systeem daar klaar voor is.

Zero-emissiezones

Steeds meer gemeenten hebben een zero-emissiezone voor stadslogistiek. Op 1 januari 2027 komen er zones bij in onder meer Venlo en Alphen aan den Rijn. Voor bestaande voertuigen geldt een overgangsregeling:

VOERTUIG	MAG DE ZONE IN TOT
Bestelwagen Euro 5 (kenteken 2024 of ouder)	1 januari 2027
Bestelwagen Euro 6 (kenteken 2024 of ouder)	1 januari 2028 (het kabinet stelde een jaar uitstel voor)
Bakwagen Euro VI, eerste toelating 2017–2019	1 januari 2028
Bakwagen Euro VI, max. 5 jaar oud op 1 januari 2025	1 januari 2030
Trekker Euro VI, max. 8 jaar oud op 1 januari 2025	1 januari 2030

ADR 2027: wat er *verandert*

Het ADR, het verdrag voor vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, wordt elke twee jaar herzien. De versie 2027 geldt vanaf 1 januari en is na zes maanden overgang verplicht voor iedereen.

1 JAN 2027	ADR 2027 treedt in werking.
T/M 30 JUN	ADR 2025 mag nog worden toegepast.
1 JUL 2027	ADR 2027 is verplicht.
31 DEC 2027	Uiterste datum voor de nieuwe schriftelijke instructies in de cabine.
31 DEC 2030	Einde overgang voor de lagere vrijgestelde hoeveelheden.

WAT ER VERANDERT VOOR VERVOERDERS EN CHAUFFEURS

Opleiding voor iedereen

De opleidingsplicht geldt voor iedereen met taken rond gevaarlijke stoffen, ook voor zelfstandigen.

Schriftelijke instructies

De tekst wordt aangepast. Uiterlijk eind 2027 moet de nieuwe versie in de cabine liggen.

Beschadigde batterijen

Voor beschadigde of defecte batterijen moeten de toegestane vervoersvoorwaarden in het vervoersdocument staan.

Opleiding chauffeurs

De basisopleiding mag deels op afstand of gemengd. Praktijkoefeningen blijven op locatie. Nascholing mag deels als e-learning.

Batterijen

Lithium-metaal- en natrium-ionbatterijen in een laadeenheid krijgen eigen UN-nummers (UN 3563 en UN 3564); lithium-ion blijft UN 3536. Zo'n laadeenheid krijgt oranje borden met het gevaars- en UN-nummer.

Vrijgestelde hoeveelheden

Voor negen stoffen, zoals ammoniak en chloor, daalt het maximum per vervoerseenheid van 50 naar 20 kilo.

Elektrische en waterstoftrucks mochten onder ADR 2025 al gevaarlijke stoffen vervoeren. Dat is dus geen nieuwe regel in 2027.

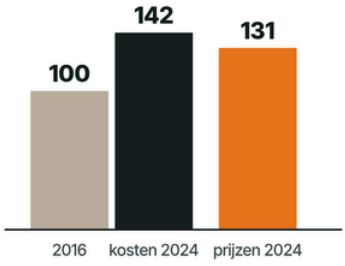
Wat je nu regelt

Laat je veiligheidsadviseur nagaan wat er voor jouw stoffen verandert. Zorg dat chauffeurs vóór 1 januari 2028 de nieuwe schriftelijke instructies hebben. Plan nascholing nu al in, nu dat deels online kan.

50 kg → 20 kg Nieuw maximum per vervoerseenheid voor negen stoffen, zoals ammoniak en chloor.

De marge *onder druk*

Kosten stijgen sneller dan tarieven, en dat al jaren.



Index 2016 = 100. Berekening VERN op basis van de gemiddelden van Rabobank.

BEDRIJFSMARGE, ALS JE DE HEFFING ZELF BETAALT

7,11% → 1,52%

Analyse SRA, februari 2026: gemiddelde marge als de vrachtwagenheffing niet wordt doorberekend.

Tussen 2016 en 2024 stegen de kosten per kilometer in het wegtransport gemiddeld 4,5% per jaar. De prijzen stegen 3,4% per jaar. Over acht jaar opgeteld is dat een kloof van ruim elf procentpunt. Het grootste gat viel in 2022, toen de kosten in één jaar 13% stegen.

En het is nog niet klaar

Rabobank verwacht dat de totale kosten in het wegtransport tussen begin 2026 en begin 2028 met bijna 16% stijgen. Personeel is ongeveer 44% van de kosten, brandstof ongeveer 20%. De bank ziet bovendien dat een groeiend deel van de winst opgaat aan rente en financiering. Daar komen de kosten van een haperend wegennet bij: elke omleiding om een gesloten brug kost tijd, brandstof en heffing over extra kilometers.

WAAR DE KOSTEN ZITTEN, GEMIDDELD



+16% Verwachte kostenstijging in het wegtransport tussen begin 2026 en begin 2028.

2027: *de kalender*

Een jaar van deadlines.Wat er wanneer verandert, en wat het voor je tarieven betekent.

1 JAN 2027
Heffing terug naar vol tarief
De korting van 22,3% stopt, tarieven +2,6%. Euro 6 boven 32 ton: 20,6 cent per kilometer.

1 JAN 2027
Accijnskorting diesel blijft (voorstel)
Accijns €0,552 per liter in plaats van ongeveer €0,67. Op 26 oktober had de Tweede Kamer nog niet gestemd.

1 JAN 2027
Euro 5-bestelwagens de zone uit
Nieuwe zero-emissiezones onder meer in Venlo en Alphen aan den Rijn.

1 JAN 2027
ADR 2027 in werking
Verplicht vanaf 1 juli 2027.

VOORJAAR 2027
Voorjaarsnota
Definitieve keuzes over onderhoud en vernieuwing van wegen en bruggen.

9 JUL 2027
eFTI van start
Overheden moeten digitale vrachtgegevens accepteren.

21 SEP 2027
Prinsjesdag
De begroting voor 2028: hier vallen de besluiten over accijns en heffing.

1 JAN 2028
ETS2: CO_2-prijs op brandstof
Het kabinet rekent met ongeveer 13 cent per liter, Rabobank met 14 cent. Accijns naar €0,616 (voorstel). Euro 6-bestelwagens de zone uit.

1 JAN 2029
Accijnskorting volledig weg
Accijns naar €0,701 per liter (voorstel).

Waar het heffingsgeld *heen gaat*

De netto-opbrengst van de vrachtwagenheffing gaat terug naar de sector, via de zogeheten terugsluis: geld voor innovatie en verduurzaming van het wegvervoer. VERN heeft de Bestuursovereenkomst Terugsluis mede ondertekend en zit aan tafel als bepaald wordt waar dat geld naartoe gaat.



Waar het tot nu toe heen ging

Om ondernemers niet tot de start van de heffing te laten wachten, kwam in 2024 en 2025 al €177,3 miljoen uit de terugsluis beschikbaar. Dat geld ging naar vijf maatregelen: AanZET (aanschaf van zero-emissietrucks), SPRILA (laadinfrastructuur op eigen terrein), hernieuwbare biobrandstoffen, SWiM (waterstof) en logistieke efficiëntie.

€177,3 mln Uit de terugsluis al beschikbaar in 2024 en 2025, voor vijf maatregelen.

Waarom 2026 en 2027 lager uitvallen

Volgens het ministerie wordt in deze jaren een deel van de invoeringskosten van de heffing verrekend, net als het stimuleringspakket van 2024 en 2025: ook terugsluisgeld, alleen eerder ingezet.

€600 mln+
PER JAAR RICHTING 2030

Daarna groeit het budget volgens de meerjarige raming door naar meer dan €600 miljoen per jaar.

Wat je nu al *kunt doen*

Zes dingen die je deze maand regelt, zodat 2027 je niet overvalt.

1. **Reken 2027 tegen het volle tarief**
   Gebruik voor offertes en contracten van volgend jaar 20,6 cent per kilometer (Euro 6, boven 32 ton), niet het kortingstarief van nu.

2. **Zet de heffing apart op je factuur**
   Een aparte regel per kilometer maakt de kosten zichtbaar voor je opdrachtgever, en dus bespreekbaar. Ook de extra kilometers van een omleiding.

3. **Leg een brandstofclausule vast**
   Koppel je tarief aan een openbare dieselindex, zodat een nieuwe piek niet op jouw marge landt. Naar schatting 80% van de vervoerders heeft er al een. Loopt het contract door in 2028? Neem de hogere accijns en ETS2 mee.

4. **Check je bestelwagens en je klanten**
   Euro 5 mag vanaf 2027 de zone niet meer in, Euro 6 vanaf 2028. Kijk welke adressen in een zone liggen.

5. **Bereid je voor op ADR 2027**
   Laat je veiligheidsadviseur de wijzigingen doorlopen, plan nascholing en zorg voor de nieuwe schriftelijke instructies.

6. **Vraag je softwareleverancier naar eFTI**
   Kan je systeem digitale vrachtgegevens maken en delen? Vanaf juli 2027 moeten overheden ze accepteren.

NAAR DE TOOLS

GRATIS TOOLS

Reken het zelf uit

Kostprijs per kilometer en brandstoftoeslag, zonder account.

Een netwerk *dat kraakt*

Sinds de zomer valt de ene belangrijke verbinding na de andere (deels) uit. Veiligheid gaat altijd voor. Maar de optelsom laat zien dat het fundament onder ons logistieke netwerk kraakt.

18 JUL — **Merwedebrug (A27), Gorinchem**
Dicht voor vrachtwagens en touringcars: het staal van de boogconstructie is zwakker dan verwacht. Omleiden via A15, A16 en A59, of via A15, A2 en A59. Eind oktober was er nog geen einddatum; Rijkswaterstaat onderzocht scenario's.

27 AUG — **Houtribdijk (N307), Lelystad–Enkhuizen**
Scheuren in de beweegbare bruggen bij de Houtribsluizen. Sinds 21 oktober geldt een grens van 15 ton en 7,3 ton aslast, mogelijk voor jaren.

7 SEP — **Hardenbergerbrug (A28), Nijkerk**
Twee dagen dicht: rond de pijlers was zand en grind weggespoeld. Na een spoedreparatie ging de brug op 9 september weer open. De reparatie stond pas voor november gepland.

16 SEP — **Suurhoffbrug (A15), Maasvlakte**
Scheuren in de oude brug. Sindsdien rijdt verkeer naar de Maasvlakte over de vluchtstrook om de brug te ontlasten. Volgens Rijkswaterstaat kon dat op 1 oktober voorlopig zo blijven; hoe de brug weer volledig in gebruik gaat, werd toen nog onderzocht.

Geen incident, maar een inhaalslag

Veel bruggen zijn gebouwd voor lichter verkeer dan het goederenvervoer van nu. De Houtribbruggen zijn uit 1970 en werden in 2019 al als slecht beoordeeld. Volgens de Staat van de Infrastructuur, die op 16 oktober naar de Tweede Kamer ging, staat de technische staat van het netwerk verder onder druk en zijn sommige bruggen en sluizen niet altijd meer bereikbaar te houden.

€18 miljard voor onderhoud

Op dezelfde dag maakte het kabinet zijn keuzes bekend. Tot 2041 is zo'n €18 miljard beschikbaar voor onderhoud en vernieuwing van wegen, spoor en vaarwegen. De komende acht jaar gaat €1,8 miljard naar het op orde brengen van het wegennet. Onder de 175 projecten die doorgaan, zitten de vernieuwing van de Suurhoffbrug en de Haringvlietbrug en onderhoud aan onder meer de Moerdijkbrug en de Ketelbrug. Daartegenover gaan aanlegprojecten op pauze, zoals die op de A27 tussen Zeewolde en Eemnes en op de A28 tussen Amersfoort en Hoogeveen. De definitieve besluiten vallen bij de Voorjaarsnota 2027.

Wat VERN ervan vindt

Dat onderhoud voorrang krijgt, is een goede en nodige stap. VERN let erop dat de verbindingen waar het goederenvervoer op draait vooraan staan, en dat vervoerders ruim van tevoren weten welke beperkingen eraan komen, zodat ze routes en tarieven kunnen aanpassen.

Wie betaalt de omweg?

Voor de vervoerder betekent elke omleiding vertraging, extra brandstof en hogere loonkosten. En sinds 1 juli ook heffing over de extra kilometers, voor een probleem dat voortkomt uit achterstallig onderhoud. Een gemist tijdslot op de terminal betekent bovendien uren stilstand of een gemiste afvaart. Die kosten verdwijnen niet: ze schuiven door naar verladers, groothandel en uiteindelijk de consument.

Daarom vraagt VERN om een zuivere verdeling. Onderhoud en vervanging van het hoofdwegennet is een kerntaak van de rijksoverheid, te betalen uit het Mobiliteitsfonds. Het wegvervoer draagt daar via accijns, motorrijtuigenbelasting en winstbelasting al flink aan bij. Het heffingsgeld in de terugsluis is bestemd voor verduurzaming en innovatie van de sector zelf.

€18 mld
tot 2041 voor onderhoud en vernieuwing

€1,8 mld
voor het wegennet, komende acht jaar

175
projecten die doorgaan

Te weinig plek *om te rusten*

Nederland heeft ongeveer **4.000 openbare truckparkeerplaatsen** te weinig voor de dagelijkse rust van chauffeurs. Het tekort zit vooral langs de grote goederencorridors, bij logistieke knooppunten en richting de Duitse grens. Zonder ingrijpen loopt het op tot ongeveer 7.000 plekken in 2040.

4.000
openbare plekken tekort

In Brabant ontbreken dagelijks zo'n 776 plekken, in Limburg 1.551. Chauffeurs parkeren daardoor op de vluchtstrook, onder meer langs de A67. Dat is gevaarlijk, voor chauffeurs en voor ander verkeer. En het zet chauffeurs klem: parkeren op de vluchtstrook kost €320, een overtreding van de rij- en rusttijden kan meer dan €1.000 kosten.

€320
boete voor parkeren op de vluchtstrook

> €1.000
boete voor een overtreding van de rij- en rusttijden

776
plekken tekort in Brabant, per dag

1.551
plekken tekort in Limburg, per dag

7.000
tekort in 2040 zonder ingrijpen

Wat er gebeurt

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft volgens berichtgeving van september 2026 de komende jaren €43 miljoen beschikbaar voor extra en betere truckparkings, onder meer voor grondaankoop en uitbreiding. Het kabinet wil verzorgingsplaatsen anders inrichten; de voorbereiding start begin 2027. Het project Truckparkeren kijkt ook naar snellere opties op bedrijventerreinen en provinciale grond.

Wat VERN vindt

Het begint bij een overheid die de regie neemt, met het Rijk voorop. In Frankrijk en Duitsland lukt het om veilige truckparkings te realiseren. Dan moet dat in een transportland als Nederland ook kunnen.

Wat VERN vraagt

1. **Onderhoud uit de algemene middelen**
   Herstel en vervang bruggen uit het Mobiliteitsfonds, niet uit de terugsluis.
2. **Korting op HVO en biobrandstoffen**
   €0,30 tot €0,50 per liter, zodat het hele wagenpark nu al tot 90% CO_2 kan besparen, zonder te wachten op een netaansluiting.
3. **Een terugsluis voor de hele sector**
   Laagdrempelig, voor laadinfrastructuur, efficiëntie én biobrandstoffen.
4. **Regie op truckparkeren**
   Meer veilige plekken met sanitair, met het Rijk voorop.

ZATERDAG 14 NOVEMBER

Knooppunt Transport

Vervoerders, beleidsmakers en partners aan één tafel.
ROC Midden Nederland, Nieuwegein.

MELD JE AAN

LEES OOK IN DEZE EDITIE

GASTCOLUMNS
“Even wachten” is het slechtste advies 23

GASTCOLUMNS
Criminelen hebben de transportsector nodig 26

PARTNER
Export zonder administratieve omwegen 31

€43 mln beschikbaar bij het ministerie voor extra en betere truckparkings, onder meer voor grondaankoop en uitbreiding.



GASTCOLUMN Door Johnny Nijenhuis

"Even wachten" is het slechtste advies dat je nu kunt krijgen

Het slechtste advies dat je als eigen rijder op dit moment kunt krijgen? "Wacht nog even met elektrisch." Het klinkt verstandig. Het voelt veilig. Maar het is een verkapt doodsvonnis voor je bedrijf. Een doodsvonnis dat niet vandaag of morgen zal worden uitgevoerd, maar een doodsvonnis voor over een paar jaar, als anderen hun zaken op orde hebben en jij nog moet beginnen.

Een harde uitspraak, ik weet het. Misschien is het goed om uit te leggen wat mijn rol is rondom eTrucks. Ik adviseer transportbedrijven bij de overstap naar elektrische trucks, onafhankelijk van merken en leveranciers. In de markt sta ik bekend als voorvechter van elektrisch rijden. Maar ik ben geen klimaatdrammer. Mijn drijfveer is technologie. Van mij geen geneuzel over CO2. Voor de meeste lezers van dit blad draait het ook niet om duurzaamheid. In het wegtransport gaat het (noodgedwongen) maar om één ding: centjes. En precies daar gaat dit stuk over.

Deze zomer klonk op een bijeenkomst van VERN het advies: "Investeren in elektrisch? Nog niet doen, maar wachten." Voor een deel klopt dat. Je hoeft vandaag nog geen elektrische truck te kopen. Maar "even wachten" wekt de indruk dat je voorlopig niets hoeft te doen. Veel berekeningen, ook de mijne, laten zien dat een eTruck ergens rond 2028 niet duurder meer is dan een diesel. Dat is over nog geen twee jaar.

Wil je dan meedoen, dan moet je nu beginnen. De truck is namelijk het makkelijkste deel. Voldoende vermogen op de juiste plek, tegen de juiste voorwaarden: dat regel je niet in een paar

weken. Dat kost tijd, kennis en geld. Eigenlijk had je daar gisteren al mee moeten beginnen.

> ***De truck is namelijk het makkelijkste deel.***

De formule van Daum: Voertuig × Kosten × Infrastructuur

Of elektrisch rijden voor jou werkt, hangt af van drie dingen: het voertuig, de kosten en de infrastructuur. Let op het keerteken. Is één van de drie nul, dan is de uitkomst nul. Je hebt ze dus alle drie nodig.

Het voertuig.
Een paar jaar geleden was een elektrische trekker voor de meeste ritten onbruikbaar. Nu zijn er trucks te koop waarmee je een groot deel van je dagrit rijdt, en vaak de hele dagrit. Reken het maar eens na. Rijd je 600 kilometer per dag, 235 dagen per jaar, dan kom je op ruim 140.000 kilometer per jaar. Dat haalt bijna niemand.

De kosten.
Diesel wordt de komende jaren alleen maar duurder. De vrachtwagenheffing maakt nu al verschil: bij 100.000 kilometer op heffingswegen scheelt dat al snel zo'n 16.000 euro per jaar. Daar komen nog accijnsverhogingen bij. Vanaf 2028 komt ETS2, een CO2-heffing die diesel verder duurder maakt. En in Duitsland is het verschil in MAUT tarief tussen diesel en elektrisch bijna 35 cent per kilometer. Tegelijk worden trucks en laders elk jaar goedkoper. Het mooie is: dit kostenvoordeel komt vanzelf naar je toe. Je hoeft er zelf weinig voor te doen.

De infrastructuur.
Vijf jaar geleden was er in Nederland geen enkele publieke laadlocatie voor vrachtwagens. Volgens de laadkaart zwaar vervoer van RVO zijn het er nu ruim 200, en er komen bijna 50 semi- publieke locaties bij. Dat aantal groeit de komende jaren snel. Ik zie het bij mijn eigen klanten: het ene laadpleinplan volgt op de andere. Ook in Duitsland gaat het hard, en de landen eromheen volgen.

Wat er overblijft, is aan jou

Het “voertuig” en de “kosten” komen dus op groen te staan, daar hoef je zelf niets aan te doen. Eén ding blijft over: laden op je eigen locatie. Je truck vol krijgen, tegen de juiste prijs, op het juiste moment, op de plek waar jij dat nodig hebt.

Voor meer dan de helft van de ritten is elektrisch nu al rond te rekenen. Is dat voor jou nog niet zo, dan komt dat moment de komende anderhalf jaar. Heb je dan niets geregeld om op je eigen locatie te laden, dan blijkt achteraf dat je deze aanloopperiode hebt laten liggen.

Geen elektriciteitssticker op je dieselkennis

Laden heeft niets te maken met tanken. Toch zie je die vergelijking steeds terug. Zo werd onlangs nog voorgerekend hoeveel laadpalen er nodig zijn om één groot tankstation te vervangen. Maar zo werkt het niet. Met diesel haal je op één plek energie voor dagen, soms voor een hele week. Een elektrische truck laadt elke dag of elke nacht opnieuw, voor de rit van morgen. Meestal op je eigen terrein of bij je klant, en niet langs de snelweg. Uit de dieselwereld is dus geen enkele parallel te trekken. Je kunt je oude kennis niet

pakken en er een elektriciteitssticker op plakken. Je moet het echt opnieuw leren.

Dat leer je niet in een paar weken. Daarom mijn oproep: begin nu met kennis opdoen over laden op je eigen locatie. Wie dat nu nog uitstelt, is eigenlijk al te laat.

Vijf stappen die je nu al kunt zetten

Je hoeft dus nog geen truck te kopen.
Maar je kunt wel nu beginnen.

1. **Weet waar je truck 's nachts staat.** Op je eigen terrein, bij je opdrachtgever of ergens anders? Daar ga je straks laden. Dat is het vertrekpunt van alles.
2. **Vraag na hoeveel vermogen je hebt, en hoeveel je kunt krijgen.** Een zwaardere aansluiting kan door netcongestie lang duren. Hoe eerder je weet waar je staat, hoe beter.
3. **Begin het gesprek met je opdrachtgever.** Kun je bij hem laden? Wil hij meedenken of meebetalen? Wil hij over een paar jaar nog met dieseltrucks werken? Dat gesprek kost niets, maar levert je veel op.
4. **Zoek collega's om mee samen te werken.** Een laadplein met een paar eigen rijders op een bedrijventerrein, eventueel samen met de gemeente, is veel haalbaarder dan alles alleen doen. Een eigen laadpaal kun je ook aan anderen aanbieden. Hier ligt volgens mij een mooie rol voor VERN. Een vereniging die zulke projecten bundelt en begeleidt, krijgt samen voor elkaar wat een eigen rijder alleen niet lukt.

Laat je eigen situatie doorrekenen. Niet met een algemeen voorbeeld, maar met jouw ritten, jouw kilometers en jouw laadmogelijkheden. Dan weet je wanneer het voor jou omslaat.

Twee typen ondernemers

Elektrisch rijden komt eraan, of we dat nu leuk vinden of niet. De vraag is niet óf, maar wie er klaar voor is als het omslaat. Grote vervoerders zijn al begonnen. Ook veel kleine vervoerders zijn al aan het rekenen en regelen. Wil je straks met hen kunnen concurreren, dan kun je deze aanloopperiode niet laten liggen.

Als het gaat om de uitdagingen rondom het opladen van vrachtwagens zijn er twee types ondernemers: Zij die zeggen “ik ga dit varkentje wassen” en zij die zeggen “elektrisch is onmogelijk”. Beide gaan gelijk krijgen. Jij kiest zelf bij wie je wilt horen.

Een truck kopen kan wachten. Beginnen niet.

> ***Laden heeft niets te maken met tanken.***

> ***Je hoeft dus nog geen truck te kopen. Maar je kunt wel nu beginnen.***

GASTCOLUMN

Criminelen hebben de transportsector nodig. Hoe weerbaar is jouw organisatie?

Samen Veilig Advies · op de foto: Moreno



De Nederlandse transport- en logistieksector behoort tot de beste ter wereld. Dagelijks zorgen duizenden ondernemers, eigen rijders, chauffeurs, planners en logistiek medewerkers ervoor dat goederen snel, betrouwbaar en efficiënt hun bestemming bereiken. Juist die kracht maakt de sector tegelijkertijd aantrekkelijk voor georganiseerde criminaliteit.

Criminele netwerken hebben transport nodig. Voor het verplaatsen van drugs, wapens, illegale goederen en crimineel vermogen, maar ook voor ladingdiefstal, fraude en andere vormen van criminaliteit. Daarbij worden lang niet altijd complete transportbedrijven bewust onderdeel van criminele activiteiten. Veel vaker maken criminelen gebruik van bestaande ondernemingen, reguliere goederenstromen, normale bedrijfsprocessen en mensen die midden in de logistieke keten werken. De vraag is daarom niet alleen: **hoe voorkomen we criminaliteit?**

Minstens zo belangrijk is de vraag:

hoe zorgen we ervoor dat ondernemers en medewerkers criminele inmenging tijdig herkennen, veilig kunnen handelen en weten waar zij terechtkunnen wanneer iets niet klopt?

Criminelen zoeken de kwetsbare plekken in de keten

Nederland is een logistieke draaischijf van Europa. Onze wegen, havens, distributiecentra en internationale verbindingen maken het mogelijk om enorme hoeveelheden goederen snel te vervoeren. Voor bonafide ondernemers is dat een belangrijke economische kracht. Voor criminelen biedt diezelfde infrastructuur kansen. Transportketens bestaan vaak uit veel verschillende schakels: opdrachtgevers, vervoerders, expediteurs, onderaannemers, chauffeurs, planners, warehouses en andere logistieke dienstverleners. Orders moeten snel worden aangenomen, goederen moeten op tijd worden geladen en marges staan onder druk. Dat maakt het niet altijd eenvoudig om iedere opdrachtgever, zending, onderaannemer of afwijking uitgebreid te controleren.

Criminelen zoeken juist naar die kwetsbaarheden.

Een transportbedrijf kan zonder het te weten worden gebruikt voor het vervoeren van illegale goederen. Een chauffeur of planner kan worden benaderd voor informatie over routes, ladingen of laadlocaties. Een frauduleuze vervoerder kan zich voordoen als betrouwbare transportpartner. Medewerkers kunnen

worden verleid, gemanipuleerd, geïntimideerd of onder druk gezet om informatie te delen of mee te werken aan criminele activiteiten. Omdat dergelijke activiteiten zich vaak afspelen binnen reguliere logistieke processen, zijn ze niet altijd direct herkenbaar.

Van ladingdiefstal tot criminele inmenging

De risico's voor transportondernemers zijn breed. Ladingdiefstal is daarvan een bekend voorbeeld. Waar criminelen traditioneel vooral fysiek probeerden een vrachtwagen of lading weg te nemen, wordt steeds vaker gebruikgemaakt van digitale middelen, identiteitsfraude en zogenaamde **fake carriers**. Daarbij doet een frauduleuze vervoerder zich voor als betrouwbare transportpartner, haalt de goederen op en verdwijnt vervolgens met de lading.

Ook digitalisering brengt nieuwe kwetsbaarheden met zich mee. Digitale vrachtplatforms, planning- en communicatiesystemen bieden grote voordelen voor ondernemers, maar kunnen eveneens worden gebruikt om waardevolle transporten te identificeren of bedrijfsinformatie te verkrijgen.

Daarnaast proberen criminelen mensen binnen de logistieke keten te beïnvloeden. Chauffeurs, planners, magazijnmedewerkers en andere medewerkers beschikken soms over zeer waardevolle informatie: laad- en lostijden, routes, de inhoud van een vracht, beveiligingsmaatregelen, klantgegevens of toegang tot bedrijfssystemen. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van **social engineering**: het manipuleren van mensen om informatie, toegang of medewerking te verkrijgen. Soms werkt iemand bewust mee. Maar een onderneming of medewerker kan net zo goed volledig onbewust worden misbruikt. Dat maakt weerbaarheid ingewikkeld.

Er bestaat geen enkele beveiligingsmaatregel waarmee alle risico's kunnen worden uitgesloten.

Eén signaal hoeft niets te betekenen

Vaak zijn er vooraf wel afwijkingen zichtbaar. Een nieuwe opdrachtgever levert bijvoorbeeld maar beperkte bedrijfsinformatie aan. Een laadlocatie past niet logisch bij de goederen die vervoerd moeten worden. Een route wordt onverwacht gewijzigd. Een onbekende
toont opvallend veel belangstelling voor een specifieke rit. Een transportorder komt buiten de normale procedure om binnen. Of iemand probeert informatie los te krijgen die eigenlijk niet voor hem bestemd is. Geen van deze signalen betekent automatisch dat sprake is van criminaliteit. Maar een combinatie van afwijkingen kan wel aanleiding zijn om extra alert te worden. Daarom is bewustwording zo belangrijk.

Wie weet hoe criminelen werken, welke informatie zij nodig hebben en welke kwetsbaarheden zij proberen te benutten, zal eerder herkennen wanneer een situatie afwijkt van wat normaal is. Ook intuïtie speelt daarin een rol. Wanneer een situatie vreemd voelt, betekent dat niet automatisch dat er iets strafbaars gebeurt. Maar het kan wel reden zijn om jezelf de vraag te stellen: **Waarom wijkt dit af van wat ik normaal zie?**

Herkennen is pas het begin

Binnen Samen Veilig Advies zien we bewustwording als een belangrijke eerste stap, maar niet als eindpunt. Een chauffeur die een verdachte situatie herkent, moet ook weten wat hij vervolgens veilig kan doen. Een planner die wordt benaderd voor vertrouwelijke informatie moet weten waar de grens ligt en bij wie hij terechtkan.

Een ondernemer die signalen ontvangt van mogelijke criminele inmenging moet weten hoe hij deze informatie kan beoordelen, vastleggen en eventueel delen. Daarom werken wij vanuit een eenvoudige gedachte: **Herken. Handel veilig. Meld. Voorkom.**

We helpen organisaties niet alleen begrijpen welke risico's er spelen, maar vooral hoe die risico's zich binnen hun eigen bedrijfsvoering kunnen manifesteren. Dat betekent dat we kijken naar mensen, processen en maatregelen. Waar bevinden zich kwetsbare functies? Welke informatie is aantrekkelijk voor criminelen? Welke procedures kunnen worden omzeild? Hoe wordt omgegaan met nieuwe klanten en onderaannemers? Zijn medewerkers voldoende toegerust om afwijkende situaties te herkennen? En weten zij wat zij moeten doen wanneer zij worden benaderd, geïntimideerd of onder druk gezet?

Het uiteindelijke doel is daarbij helder: **slachtofferschap van ondernemers, medewerkers en klanten zoveel mogelijk voorkomen.**

Veiligheid moet aansluiten op de praktijk

Samen Veilig Advies is gespecialiseerd in criminaliteitspreventie en het vergroten van de weerbaarheid van organisaties. Onze professionals beschikken over jarenlange werkervaring binnen onder andere de Nationale Politie en andere onderdelen van het veiligheidsdomein. Die ervaring combineren we met kennis van de dagelijkse praktijk binnen transport en logistiek. Juist die vertaalslag vinden wij belangrijk.

Een chauffeur heeft weinig aan een abstract verhaal over georganiseerde criminaliteit. Hij wil weten hoe hij merkt dat iemand hem probeert te beïnvloeden, welke informatie hij beter niet kan delen en wat hij kan doen wanneer hij onderweg iets afwijkends constateert. Een ondernemer wil weten waar zijn bedrijfsprocessen kwetsbaar zijn en welke maatregelen daadwerkelijk uitvoerbaar zijn binnen zijn dagelijkse bedrijfsvoering. Daarom werken we met actuele voorbeelden, herkenbare praktijksituaties, interactieve werkvormen en concrete handelingsperspectieven. Geen theoretisch verhaal om een vakje af te vinken, maar kennis die de volgende werkdag direct bruikbaar moet zijn.

Code 95: georganiseerde criminaliteit in de transportsector

Een belangrijk onderdeel van onze dienstverlening bestaat uit trainingen en opleidingen. Samen Veilig Advies ontwikkelde onder andere de training **Georganiseerde criminaliteit in de transportsector – over de weg**. De training is door de Contactcommissie Vakbekwaamheid van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen geaccrediteerd als Code 95-training U07-1 voor beroepschauffeurs.

Tijdens de opleiding krijgen deelnemers inzicht in de kwetsbaarheden, verschijningsvormen en signalen van criminele inmenging. Zij leren onder andere waarom de transportsector aantrekkelijk is voor criminele organisaties, hoe criminele activiteiten zich binnen reguliere logistieke processen kunnen manifesteren en hoe zij signalen tijdig kunnen herkennen. Ook thema's als ladingdiefstal, manipulatie, social engineering en de waarde van bedrijfsinformatie komen aan bod.

Maar kennisoverdracht alleen is niet voldoende. Deelnemers krijgen daarom ook

praktische handvatten om effectief en vooral veilig te handelen wanneer zij met een verdachte of bedreigende situatie worden geconfronteerd. Het doel is dat zij zichzelf, hun collega's, klanten en organisatie beter kunnen beschermen en slachtofferschap kunnen voorkomen.

Onze trainingen worden zoveel mogelijk op maat gemaakt. We stemmen inhoud en werkvormen af op de competenties van deelnemers, de doelstellingen van de opdrachtgever en de specifieke werkomgeving. De trainingen kunnen zowel incompany als op onze trainingslocatie worden verzorgd. Daarnaast ontwikkelen we maatwerkprogramma's, chauffeursdagen, workshops en toolboxsessies.

Meer dan alleen trainen

Weerbaarheid ontstaat niet uitsluitend in een klaslokaal. Daarom ondersteunt Samen Veilig Advies organisaties ook met advies, onderzoek en het versterken van veiligheidsprocessen. We onderzoeken waar organisaties kwetsbaar zijn voor criminele inmenging, denken mee over preventieve maatregelen en helpen bedrijven om meldstructuren en handelingsprotocollen verder te ontwikkelen. Daarnaast doen we onderzoek naar actuele criminaliteitsfenomenen.

Zo werkte Samen Veilig Advies mee aan onderzoek naar ladingdiefstal door fake carriers via digitale vrachtplatforms. Uit dergelijk onderzoek blijkt hoe snel criminaliteitsvormen veranderen en hoe belangrijk het is dat bedrijven hun controlemaatregelen, informatiepositie en samenwerking blijven ontwikkelen. Door onderzoek, praktijkervaring, advies en training met elkaar te verbinden, proberen wij nieuwe ontwikkelingen snel te vertalen naar concrete toepassingen voor onder nemers.

Eigen rijders zitten midden in de praktijk

Voor eigen rijders is weerbaarheid extra relevant. Een eigen rijder is ondernemer én chauffeur. Hij neemt opdrachten aan, onderhoudt klantcontact, beoordeelt routes, vervoert goederen en moet onderweg regelmatig zelfstandig beslissingen nemen. Daardoor bevindt hij zich letterlijk en figuurlijk midden in de logistieke keten.

Een vreemde transportopdracht. Een ongebruikelijke wijziging van een laad- of losadres. Een onbekende die onderweg opvallend veel vragen stelt over de lading. Een verzoek om buiten de normale procedure om iets mee te nemen. Of iemand die interesse toont in informatie over routes, klanten of beveiliging. Juist in dergelijke situaties is het belangrijk te weten welke signalen reden geven om alert te worden en hoe je voorkomt dat je jezelf onnodig in gevaar brengt. Eigen rijders kunnen daarmee een belangrijke rol vervullen in de weerbaarheid van de gehele logistieke keten.

Samenwerking is noodzakelijk

Georganiseerde criminaliteit houdt zich niet aan organisatiegrenzen. Daarom kan een ondernemer dit vraagstuk ook niet volledig alleen oplossen. Transportbedrijven, chauffeurs, brancheorganisaties, politie, Douane, gemeenten en andere publieke en private veiligheidspartners beschikken ieder over een deel van de kennis en mogelijkheden die nodig zijn om de sector weerbaarder te maken. Juist publiek-private samenwerking is daarom essentieel. Door signalen, kennis en ervaringen met elkaar te verbinden kunnen ontwikkelingen eerder worden herkend en kunnen preventieve maatregelen beter aansluiten op de praktijk. Brancheorganisaties zoals VERN spelen daarin een belangrijke rol.

Zij staan dichtbij ondernemers, kennen de dagelijkse praktijk en kunnen kennis en ervaringen snel binnen hun netwerk verspreiden. Dat is ook waarom wij de verbinding tussen VERN en Samen Veilig Advies waardevol vinden.

Een weerbare organisatie is niet een organisatie waar nooit iets gebeurt

Criminaliteit volledig uitsluiten is onmogelijk. Criminele organisaties veranderen voortdurend hun werkwijze en zoeken steeds opnieuw naar kwetsbare plekken in logistieke processen. Dat vraagt ook van ondernemers en veiligheidspartners dat zij blijven leren en zich blijven aanpassen. Een weerbare onderneming is daarom niet een organisatie waar nooit iets gebeurt. Het is een organisatie waarin medewerkers weten wat normaal is en daardoor afwijkingen eerder herkennen. Waar bedrijfsinformatie zorgvuldig wordt behandeld. Waar duidelijke processen bestaan. Waar medewerkers weten hoe zij veilig kunnen handelen. En waar het normaal is om zorgen, signalen en incidenten te bespreken. Uiteindelijk ontstaat een weerbare sector wanneer ondernemers, chauffeurs, brancheorganisaties en publieke partners elkaar weten te vinden. Criminelen maken gebruik van de kracht van onze logistieke infrastructuur.

Het is aan ons om ervoor te zorgen dat diezelfde sector steeds moeilijker te misbruiken wordt.

Samen Veilig Advies in de VERN HUB

VERN en Samen Veilig Advies hebben elkaar gevonden in een gezamenlijke ambitie: bijdragen aan een professionele, veilige en weerbare transportsector. Samen Veilig Advies ondersteunt transportondernemers, eigen rijders en medewerkers bij het voorkomen van criminele inmenging door middel van **advies, onderzoek, trainingen en opleidingen**. Daarbij staat steeds de praktische vertaling centraal: **risico's herkennen, veilig handelen en weten waar je terechtkunt wanneer iets niet klopt.**

De dienstverlening van Samen Veilig Advies is vanaf heden ook te vinden in de **VERN HUB**.

Samen Veilig Advies verzorgt onder andere Code 95-trainingen, incompanytrainingen, chauffeursdagen, workshops en toolboxsessies en ondersteunt organisaties met maatwerkadvies op het gebied van criminaliteitspreventie en weerbaarheid. Meer weten over wat Samen Veilig Advies voor jouw organisatie kan betekenen? Bekijk onze dienstverlening in de VERN HUB of kijk op www.samenveiligadvies.nl. **Samen maken we transport weerbaarder.**

> ***Criminelen zoeken juist naar die kwetsbaarheden.***

> ***Het is aan ons om ervoor te zorgen dat diezelfde sector steeds moeilijker te misbruiken wordt.***

Deze gastcolumn is geschreven door Samen Veilig Advies en geeft de mening van de auteur weer. Meer informatie: **samenveiligadvies.nl**



PARTNERBIJDRAGE Exportdocuments.com · op de foto: Edo Bosga

EXPORT ZONDER ADMINISTRATIEVE OMWEGEN

Bij een exportzending komt meer kijken dan het vervoer alleen. De goederen kunnen klaarstaan en de rit kan gepland zijn, maar zonder de juiste exportdocumenten komt een zending niet altijd de grens over.

Zeker bij transport naar landen buiten de EU krijgen vervoerders en expediteurs daardoor regelmatig vragen over de administratie rondom een zending. Denk aan een uitvoeraangifte bij de Douane of, afhankelijk van de bestemming en goederen, documenten zoals een Certificaat van Oorsprong, EUR.1 of A.TR. “Voor de klant hoort dat allemaal bij dezelfde zending”, zegt Edo Bosga van Exportdocuments.com. “Die wil dat zijn goederen op de plaats van bestemming komen en verwacht dat de benodigde documenten goed geregeld zijn.”
Het is dan ook logisch dat de vraag bij de vervoerder of expediteur terechtkomt of zij de benodigde documenten kunnen verzorgen.

Exportdocumenten moeten geen rem zijn op transport

Exportdocuments.com helpt bedrijven om die documenten te regelen zonder dat ze daarvoor zelf alle kennis in huis hoeven te hebben. Via één platform kunnen zowel uitvoeraangiften als oorsprongsdocumenten worden aangevraagd. Zonder abonnement: je gebruikt de dienstverlening wanneer je die nodig hebt.

De meeste aanvragen zijn eenvoudig

online te regelen. Tegelijkertijd weten we uit de praktijk dat export zich niet altijd in een standaardproces laat vangen. Een afwijkende bestemming, een specifiek product of simpelweg twijfel over welk document nodig is, kan al genoeg zijn om een aanvraag minder vanzelfsprekend te maken.

Edo herkent dat uit de vragen die bij Exportdocuments.com binnenkomen. “Het zijn vaak heel praktische vragen. Kan deze zending met een EUR.1? Welke goederencode moet ik gebruiken? Wat moet ik aanleveren voor een uitvoeraangifte? Als je daar niet dagelijks mee werkt, wil je vooral snel weten wat er nodig is om verder te kunnen.”

Op zo'n moment kun je terugvallen op onze exportspecialisten. Zij kijken mee met de aanvraag en helpen wanneer er vragen zijn.

“Ons platform moet het werk makkelijker maken, niet bij de voordeur stoppen zodra een aanvraag afwijkt”, zegt Edo.

“Dus als je er online niet uitkomt, pak je de telefoon of stuur je ons een bericht. Dan kijken we met je mee.”

Exportdocuments.com en VERN

Vanuit die gedachte zijn Exportdocuments.com en VERN een samenwerking gestart. VERN- deelnemers kunnen via Exportdocuments.com de uitvoeraangiften en oorsprongsdocumenten voor hun klanten regelen en zo ook het administratieve deel van een exportzending uit handen nemen.

Daarbij hoeven deelnemers niet zelf iedere regel of uitzondering te kennen. Wie hulp nodig heeft bij een aanvraag, kan een exportspecialist laten meekijken. Voor VERN-deelnemers is deze ondersteuning gratis, een voordeel ter waarde van € 30 per aanvraag.

Volgens Edo sluit dat goed aan op de dagelijkse praktijk van logistieke dienstverleners. “Als een klant je belt over een zending naar bijvoorbeeld Zwitserland of Turkije, wil je niet hoeven zeggen: voor het transport kun je bij mij terecht, maar voor de documenten moet je ergens anders zijn. Met deze samenwerking kunnen VERN-deelnemers dat stuk ook voor hun klant regelen.”

Daarmee wordt het voor VERN-deelnemers makkelijker om hun klanten breder te ondersteunen bij exportzendingen. De vervoerder houdt de regie richting de klant, terwijl voor specialistische vragen over exportdocumenten de juiste kennis beschikbaar is.

Uiteindelijk is dat waar de samenwerking om draait: zorgen dat de administratie rondom een exportzending goed geregeld is, zodat het transport gewoon verder kan.

> ***“Ons platform moet het werk makkelijker maken, niet bij de voordeur stoppen zodra een aanvraag afwijkt”***

Deze bijdrage is geschreven door Exportdocuments.com, partner van VERN. Meer informatie: **exportdocuments.com**

GASTCOLUMN

Ondernemers dragen de verantwoordelijkheid, maar wie bepaalt de regels?

MISES INSTITUUT NEDERLAND · DOOR SANDER BOON



Sander Boon is bestuurslid van het Mises Instituut Nederland, een platform voor studie, discussie en onderwijs over economie en de filosofie van vrijheid. Geïnteresseerden worden uitgenodigd zich in te schrijven op de nieuwsbrief via mises.nl.

Wie neemt de beslissingen en wie draagt de gevolgen? Voor kleine ondernemers is het antwoord meestal eenvoudig: zijzelf. Wie investeert in een nieuwe vrachtwagen, personeel aanneemt of een verkeerde zakelijke beslissing neemt, voelt de gevolgen direct in zijn portemonnee. Maar terwijl ondernemers verantwoordelijk blijven voor hun resultaten, krijgen ze steeds minder ruimte om zelfstandig te ondernemen. Regels, belastingen en bureaucratische procedures bepalen in toenemende mate wat wel en niet mogelijk is.

Dat spanningsveld stond centraal tijdens de conferentie ***De verantwoordelijke samenleving:*** ondernemerschap en het MKB, die op 9 oktober werd georganiseerd door het Mises Instituut in Amsterdam. Ondernemers, economen en filosofen gingen in gesprek over de vraag hoe initiatief, beslissingsmacht en verantwoordelijkheid weer dichter bij elkaar kunnen worden gebracht.

De menselijke maat verdwijnt

De Amerikaanse econoom Hunter Hastings beschreef hoe bedrijven zich ontwikkelden van ondernemingen waarin de eigenaar zelf de leiding had tot grote concerns waarin managers, financiële modellen en procedures domineren. Daardoor is de afstand tussen degene die beslist en degene die de gevolgen ondervindt steeds groter geworden. Volgens Hastings bieden nieuwe technologieën, waaronder kunstmatige intelligentie, juist kansen voor kleinere ondernemingen die sneller kunnen schakelen en dichter bij hun klanten staan.

Rechtsfilosoof Frank van Dun benadrukte het belang van eigendom en persoonlijke aansprakelijkheid. Wie zelf de gevolgen van zijn beslissingen draagt, heeft immers een sterke prikkel om zorgvuldig met mensen en middelen om te gaan. Filosoof Jelle van Baardewijk wees daarnaast op het belang van vakmanschap en praktijkkennis, die steeds vaker onder druk staan door bureaucratie en managementstructuren.

Ondernemer Paul Veger liet zien hoe hij medewerkers via certificaten mede-eigenaar maakte van zijn softwarebedrijf Decos. Deze vorm van gedeeld ondernemerschap liep echter vast op fiscale regels en een waarderingsgeschil met de Belastingdienst.

De conferentie eindigde met een panelgesprek onder leiding van bedrijfswaarderingsdeskundige Jan Vis, waaraan ook **Don de Jong, voorzitter van Stichting Eigen Rijders Nederland (VERN)**, deelnam. Zijn aanwezigheid onderstreepte de relevantie van het thema voor de transportsector, waar zelfstandige ondernemers dagelijks financiële risico's nemen en verantwoordelijkheid dragen voor hun bedrijf.

De overheid stelt eisen, maar levert zelf onvoldoende

De discussie over verantwoordelijkheid raakt direct aan de transportsector. Ondernemers worden geconfronteerd met strengere milieueisen, nieuwe belastingen en administratieve verplichtingen. Tegelijkertijd schiet de overheid tekort bij een van haar belangrijkste kerntaken: het onderhouden en ontwikkelen van de infrastructuur waarop onze economie draait.

Na jarenlang achterstallig onderhoud dreigen wegen en bruggen te worden afgesloten. Het elektriciteitsnet loopt tegen zijn grenzen aan, waardoor duizenden bedrijven wachten op een aansluiting of uitbreiding. Deze problemen staan niet op zichzelf. Ze wijzen op een bredere ontwikkeling waarbij de overheid steeds meer regels en verplichtingen oplegt, terwijl de uitvoering van fundamentele publieke taken onder druk staat.

Voor eigen rijders en kleine transportondernemers is deze tegenstelling bijzonder wrang. Zij moeten investeren in schonere voertuigen, terwijl de benodigde laadinfrastructuur niet altijd beschikbaar is. Ze betalen belastingen en heffingen voor het gebruik van wegen, terwijl de kwaliteit en beschikbaarheid daarvan onder druk staan. En terwijl ondernemers worden afgerekend op hun prestaties, lijkt de overheid veel minder direct te worden aangesproken op haar eigen tekortkomingen.

Wat ondernemers kunnen leren van de Oostenrijkse School

Tijdens de conferentie speelde het gedachtegoed van de Oostenrijkse School van economie een hoofdrol. Deze economische denkrichting, met bekende vertegenwoordigers als Ludwig von Mises en Friedrich Hayek, vertrekt vanuit menselijk handelen, ondernemerschap en de werking van vrije markten.

De Oostenrijkse School benadrukt dat economische kennis verspreid ligt over miljoenen individuen. Niemand beschikt over alle informatie die nodig is om een economie van bovenaf efficiënt te organiseren.

Een transportondernemer weet beter dan een beleidsmaker welke vrachtwagen geschikt is, welke investering rendabel is en wat zijn klanten nodig hebben. Die kennis ontstaat door ervaring, concurrentie en dagelijks contact met de markt, maar ook doordat hij zelf de gevolgen van zijn beslissingen draagt. Wie op zijn resultaten wordt afgerekend, heeft immers alle reden om voortdurend te leren, zich aan te passen en zorgvuldig met zijn middelen om te gaan.

Juist die wisselwerking tussen kennis, initiatief en verantwoordelijkheid laat zich niet vervangen door een beleidsmodel. Dat betekent niet dat regels of een overheid overbodig zijn. Wel roept het de vraag op waar overheidssturing noodzakelijk is en waar zij juist initiatief, innovatie en ondernemerschap belemmert.

Geef ondernemerschap weer de ruimte

Meer ondernemers zouden kennis moeten maken met deze economische denkrichting. Niet omdat de Oostenrijkse School op alle vragen het definitieve antwoord heeft, maar omdat zij een ander perspectief biedt op problemen die ondernemers dagelijks ervaren. Overregulering, hoge belastingen, verborgen kosten en bureaucratische vertragingen zijn niet slechts ongemakken. Ze maken investeringen duurder, verminderen de ruimte om risico's te nemen en kunnen innovatie al in de kiem smoren.

De belangrijkste les van de conferentie is daarom eenvoudig: **wie verantwoordelijkheid draagt, moet ook de vrijheid krijgen om beslissingen te nemen.**

Eigen rijders en kleine transportondernemers bewijzen iedere dag dat zij bereid zijn risico's te nemen, problemen op te lossen en verantwoordelijkheid te dragen. Het wordt tijd dat de overheid dat ondernemerschap weer meer ruimte geeft en zelf verantwoordelijkheid neemt voor de publieke voorzieningen die onze economie draaiende houden.

Deze gastcolumn is geschreven door Sander Boon, bestuurslid van het Mises Instituut Nederland, en geeft de mening van de auteur weer. Nieuwsbrief en meer informatie: **mises.nl**

MISES.NL

Alle voordelen *op een rij*

€50

PER VOERTUIG PER JAAR
EXCL. BTW

Belangenbehartiging

Namens vervoerders bij overheid en in Europa.

Collectieve inkoop

Scherpe tarieven op tankkaarten en andere diensten, via collectieve afspraken.

Juridische hulp

Eerste consult gratis.

De Transport Monitor

Je stem over waar VERN zich op richt (zie hieronder).

Gratis adviesgesprek

Over starten, kostprijs en administratie.

Branche-informatie

Regels, tachograaf, rij-en rusttijden.

1.200
STEMTOKENS PER JAAR

De Transport Monitor. Elk lid krijgt 100 tokens per maand. Verdeel ze over de thema's die jou het zwaarst raken. Zo bepaal je mee waar VERN zich op richt.

EXTRA VIA PARTNERS · JE KIEST ZELF

FUELCARD en Tolbox	Staffelkorting op diesel, Tolbox gratis vanaf €450 tol per maand	p. 37
VERN Route Planner	€50 per maand of €500 per jaar, lidmaatschap inbegrepen	p. 38
VERN TMS Lite	€500 per jaar voor leden (normaal €650)	p. 38
NIWO-training	Tot €300 voordeel	p. 39
Rijopleidingen en Code 95	10% korting op Code 95-trainingen en theoriemodules	p. 39
Exportdocumenten	Gratis hulp van een exportspecialist bij je aanvraag, waarde €30 per aanvraag	p. 31

Tanken *en tol*

FUELCARD EN TOLBOX

Staffelkorting op diesel bij ruim 75 truckvriendelijke TinQ-stations in Nederland, België en Duitsland. Met de Easytrip Tolbox regel je ook heffing en buitenlandse tol. Brandstof, tol en heffing staan samen op één factuur, inclusief btw- en accijnsteruggave. Zo zie je in één oogopslag wat een rit echt kost.

€450 Meer dan €450 tol per maand per voertuig? Dan is de Tolbox gratis. Aanvragen: kies de Combi-Deal bij je registratie. Alle stations: **stichtingvern.nl/fuelcard**

ZATERDAG 14 NOVEMBER

Knooppunt Transport

Vervoerders, beleidsmakers en partners aan één tafel. ROC Midden Nederland, Nieuwegein.

MELD JE AAN

GRATIS TOOLS

Reken het zelf uit

Kostprijs per kilometer en brandstoftoeslag, zonder account.

NAAR DE TOOLS

LEES OOK IN DEZE EDITIE

WAT VERN REGELT
Route Planner en TMS Lite 38

WAT VERN REGELT
Opleidingen en de VERN Hub 39

WAT VERN REGELT
Reken het zelf uit 41

Ritprijs en *orderbeheer*

Twee tools van VERN, gebouwd door partner Transportial: de juiste ritprijs vooraf, en je orders van offerte tot factuur.

De **Route Planner** rekent je rit door voordat je hem aanneemt: vrachtwagenroutes met hoogte, gewicht en aslast, tol in heel de EU, je kostprijs als offerte en CO_2 per rit. **TMS Lite** regelt je orders van offerte tot factuur, met live tol en suggesties voor retourvracht. Drie onderdelen werken gratis zonder account: de CMR-generator, de route-optimizer en de kostprijscalculator.

	ROUTE PLANNER	TMS LITE
Voor wie	Wie vooraf de juiste ritprijs wil weten	Wie de hele orderstroom wil beheren
Wanneer	Vóór de rit	Rond de rit
Prijs	**€50** per maand of **€500** per jaar, lidmaatschap inbegrepen	**€500** per jaar voor leden (normaal €650); niet-leden €1.300. 1 voertuig, 30 orders per maand

LEES OOK IN DEZE EDITIE

WAT VERN REGELT
Opleidingen en de VERN Hub 39

WAT VERN REGELT
Reken het zelf uit 41

MENSEN EN EVENTS
Knooppunt Transport 42

Opleidingen *en de VERN Hub*

TRANSPORT TRAINING · NIWO EN PLANNER

Transport Training

De vakbekwaamheidsopleiding voor ondernemers en de plannersopleiding. Alles inbegrepen: trainingsdagen, examens, lesmateriaal en lunch.

PAKKET, EXCL. BTW	NORMAAL	VERN	SCHEELT
Complete NIWO-training, 9 dagen, 6 CBR-examens	€3.950	**€3.650**	**€300**
Financieel, bedrijfsmanagement of calculatie, 2 dagen	€790	**€730**	**€60**
Personeelsmanagement of wegvervoer goederen, 1 dag	€570	**€540**	**€30**

ONE OPLEIDINGEN · RIJBEWIJS EN CODE 95

ONE OPLEIDINGEN

Rijopleidingen voor C, CE en D en alle Code 95-nascholing via een landelijk netwerk van opleiders. Je betaalt het landelijk gemiddelde tarief, plus **10% korting** op Code 95-trainingen en theoriemodules: praktijkdag plus e-learning €310, losse theorie €165, CCV-nascholing €36,25 per persoon. Valt je opleiding onder de cao Beroepsgoederenvervoer? Dan kom je mogelijk in aanmerking voor de SOOB-subsidie. Boeken: open ***Voordelen*** in je dashboard. Op 12 december kun je een Code 95-training volgen op het Mega Trucks Festival.

De VERN Hub: werk en capaciteit

Het openbare prikbord voor vervoerders: opdrachten en vacatures, vraag en aanbod van capaciteit, en aanbod van VERN-partners. Kijken kan zonder account. Een gewone plaatsing is gratis, ook voor niet-leden: vier weken zichtbaar, een eigen pagina om te delen, reacties direct in je mailbox.

BEKIJK DE HUB

Reken het *zelf* uit

transportial
PARTNERTOOLS

Gratis rekentools van VERN, zonder account, op stichtingvern.nl/tools. Handig nu tarieven, heffing en brandstof allemaal tegelijk bewegen.

Kostprijs per kilometer →
Je werkelijke kostprijs, inclusief lege kilometers, en een tarief dat rendeert.

Brandstoftoeslag →
De actuele dieseltoeslag volgens de VERN-methode, en wat je mag doorbelasten.

Word ik eigen rijder? →
In één minuut: voldoe je aan de vier eisen voor de Eurovergunning?

Wettelijke rente →
Rente en incassokosten over een te late factuur, met aanmaningsbrief.

TCO Partijen Vergelijker →
Wat de plannen van politieke partijen per kilometer kosten: heffingen, energie, infrastructuur en loon.

IN ÉÉN ZIN

Je kostprijs per kilometer is je totale kosten gedeeld door alle gereden kilometers, ook de lege. Alles wat je daarboven rekent, is marge.

Knooppunt *Transport*

Zaterdag 14 november 2026 · 09:30 – 13:00 uur · ROC Midden Nederland, Nieuwegein

Knooppunt Transport is een initiatief van Stichting VERN, samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, provincies en gemeenten. Een ochtend waarop vervoerders, beleidsmakers en partners elkaar spreken over wat er op de sector afkomt. Het programma staat op **knooppunttransport.nl** en wordt de komende weken aangevuld.

VIJF THEMA'S · LEES VOORAF IN DEZE EDITIE

Ondernemerschap en verdienen	**Digitaliseren**	**Veiligheid**
Emissievrij	**Subsidies**	**Vorige editie** Rotterdam, 27 juni

Datum	**Zaterdag 14 november 2026**
Tijd	09:30 – 13:00 uur
Locatie	ROC Midden Nederland, Structuurbaan 6, Nieuwegein
Aanmelden	**knooppunttransport.nl**

MELD JE AAN

In Rotterdam spraken onder meer ING, het ministerie van IenW, de gemeente Rotterdam, Connekt, TVM Verzekeringen en DAF Trucks; het verslag staat op **stichtingvern.nl**. Binnenkort ook in **Venlo, Amsterdam en Assen**; data volgen.



COLUMN UIT HET BESTUUR Door Edwin Bijl

Van Groninger nuchterheid naar een sterke stem voor de eigen rijder

Sommige dingen in het leven vragen niet alleen om betrokkenheid, maar ook om verantwoordelijkheid te nemen. Voor mij is dat een belangrijke reden om mij als bestuurder in te zetten voor de Verenigde Eigen Rijders Nederland (VERN).

Ik ben geboren en getogen Groninger, getrouwd en trotse vader van twee geweldige dochters. Ik houd van aanpakken, ondernemen en vooruitkijken, maar vind het minstens zo belangrijk om oog te houden voor de maatschappij en de mensen achter het werk. Want achter iedere transportonderneming zit een ondernemer die iedere dag opnieuw zijn verantwoordelijkheid neemt, risico's draagt en ervoor zorgt dat Nederland blijft draaien. Mijn betrokkenheid bij de VERN is ook persoonlijk. Ik was bevriend met Klaas de Waardt, de oprichter en het boegbeeld van de vereniging. Zijn overlijden heeft een groot verlies betekend. Samen met onze huidige voorzitter Don de Jong en mede bestuurslid René Schoof wil ik helpen om voort te bouwen op wat Klaas heeft neergezet: een sterke vertegenwoordiging van de eigen rijder en een gelijkwaardige positie voor zelfstandige transportondernemers in onze sector en samen werken aan collectieve voortgang.

Vanuit mijn werk houd ik mij al geruime tijd bezig met ondernemerschap, technologie, connectiviteit en digitalisering. Daarnaast ben ik nauw betrokken bij de verduurzaming van mobiliteit en transport. Zo was ik initiatiefnemer van het Congres Laadinfra, waarmee ik zeven jaar geleden partijen uit de markt bij elkaar bracht om kennis te delen en samenwerking te stimuleren. Inmiddels doe ik dat ook met het Nationaal Congres Energietransitie en met Knooppunt Transport, waar eigen rijders en transportondernemers met elkaar in gesprek gaan over ondernemerschap, verduurzaming, veiligheid en digitalisering.

Sinds kort vertegenwoordig ik de VERN In de werkgroep van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is er een mooie kans om de belangen van eigen rijders en vervoerders ook daar nadrukkelijk op de agenda te zetten.

Want laat één ding duidelijk zijn: ook de eigen rijder wil verduurzamen en bijdragen aan emissievrij transport. Elektrisch rijden biedt kansen, maar vraagt ook om een realistische aanpak. De laadinfrastructuur moet beschikbaar en betaalbaar zijn, investeringen moeten verantwoord kunnen worden terugverdiend en de ondernemer moet zijn werk kunnen blijven doen. Verduurzaming en verdienvermogen moeten hand in hand gaan.

Dat is precies waar ik mij voor wil inzetten. Niet alleen praten over de toekomst, maar partijen bij elkaar brengen, kennis delen en ervoor zorgen dat nieuwe ontwikkelingen ook daadwerkelijk werken in de dagelijkse praktijk van de transpor tonder nemer.

Met Knooppunt Transport willen we die verbinding eveneens versterken. Na onze eerste bijeenkomst in Rotterdam op Zaterdag 27 juni. organiseren landelijk meerdere bijeenkomsten zoals zaterdag 14 november de tweede editie bij het ROC in Nieuwegein. Een plek waar eigen rijders en andere transportondernemers ervaringen kunnen uitwisselen en samen vooruit kunnen kijken.

Ik kijk ernaar uit om samen met Don, René en iedereen die de VERN een warm hart toedraagt, verder te bouwen aan een vereniging die midden in de sector staat en opkomt voor de belangen van haar leden. Met de nuchterheid van een Groninger, de blik op de toekomst en oog voor de ondernemer achter het stuur: daar ga ik, Edwin Bijl, graag mee aan de slag. Ik heb er zin in!

Edwin Bijl

Bestuur Stichting VERN

Schrijf mee aan *VERNaal*

Gastcolumn, advertorial of advertentie:
in de volgende edities is er ruimte voor jouw bijdrage.

VERNaal is het magazine van Stichting VERN: digitaal en gratis, voor vervoerders in heel Nederland. Heb je iets te vertellen aan de sector, of wil je je bedrijf onder de aandacht brengen? Dan horen we graag van je.

Gastcolumn

Je kijk op de sector als ondernemer, expert of organisatie. Gastbijdragen geven de mening van de auteur weer.

Advertorial

Je product of dienst in de vorm van een artikel, duidelijk gemarkeerd als commerciële bijdrage.

Advertentie

Een advertentie in het magazine, met een klikbare link naar je eigen website.

ZO WERKT HET

1

Mail je idee

Stuur een korte beschrijving naar info@stichtingvern.nl.

2

We nemen contact op

We bespreken de mogelijkheden en de planning.

3

In VERNaal

Na akkoord komt je bijdrage in een volgende editie.

NEEM CONTACT OP

info@stichtingvern.nl

Vermeld in je mail of het gaat om een gastcolumn, een advertorial of een advertentie.

Liever adverteren op de VERN Hub? Kijk op **stichtingvern.nl/hub/adverteren**.

Samen staan we *sterker*

VERN spreekt voor alle vervoerders in Nederland. Hoe meer leden, hoe zwaarder die stem weegt aan tafel bij overheid en opdrachtgevers.

Een stem

1.200 stemtokens per jaar om mee te bepalen waar VERN zich op richt.

Voordeel

Collectieve inkoop, FUELCARD, opleidingen en Code 95 tegen VERN-tarief.

Steun

Gratis adviesgesprek.

Zo word je lid

1. **Registreer online**
   Ga naar stichtingvern.nl/registreren en vul je bedrijfsgegevens en voertuigen in.
2. **Kies je voordelen**
   Vink aan welke partnervoordelen je wilt gebruiken, zoals FUELCARD en Tolbox.
3. **Gebruik je voordelen**
   Na aanmelding kun je direct gebruikmaken van alle voordelen.

€50

per voertuig per jaar, exclusief btw
stichtingvern.nl/registreren

TOT ZATERDAG 14 NOVEMBER

Knooppunt Transport *Nieuwegein*

09:30 – 13:00 uur · ROC Midden Nederland · **knooppunttransport.nl**

Word lid van VERN

€50 per voertuig per jaar, exclusief btw.
stichtingvern.nl · info@stichtingvern.nl

SCAN EN WORD LID

VERN
COLLECTIEF DE JUISTE WEG