

# Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

## Titel: Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur

### ∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?

De beoogde subsidieregeling voor private laadinfrastructuur wordt opgesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Er zijn verschillende interne en externe partijen betrokken bij ontwikkeling, vormgeving en uiteindelijke implementatie. Bij het ontwerp van de regeling wordt naast stimulerend effect, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid, budget, juridische mogelijkheden, administratieve lastendruk en privacyaspecten, ook gekeken naar draagvlak vanuit de sector.

Belanghebbenden zijn:

- HBJZ en FEZ (intern IenW)
- RVO
- Medeoverheden, in het bijzonder het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
- Brancheverenigingen (Midden, klein en grote bedrijven)
- Potentiële aanvragers uit de logistieke sector, OV-bus sector, doelgroepenvervoer en eigenaren van elektrische bedrijfsauto's en/of bestelauto's.
- Netbeheerders
- Werkgroepen van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?

Over relevante kennis en ervaring beschikken:

- Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). RVO is de beoogd uitvoerder van de regeling. RVO is daarom ook betrokken vanaf het begin van het ontwerp van de regeling. Het belang van RVO is een stabiele, effectieve en gebruiksvriendelijke regeling met beperkte uitvoeringskosten (voor RVO en voor de aanvragers), die goed handhaafbaar is met aanvaardbaar risico op misbruik en oneigenlijk gebruik.
- HBJZ (intern): kennis over staatssteunkaders (AGVV) en het correct opstellen van de subsidieregeling.
- Koplopers uit de markt: belangrijk is om de subsidie aan te laten sluiten bij ervaringen uit de markt. Van groot belang zijn dus de bedrijven die reeds laadinfrastructuur hebben gerealiseerd en daarmee praktijkervaring hebben.
- Werkgroepen van de NAL: in deze werkgroepen zit veel kennis over laadinfrastructuur en de uitdagingen die ondernemers hebben bij de realisatie.

- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?

Interne belanghebbenden (RVO, IenW, HBJZ, etc.) komen sinds de zomer frequent bij elkaar ter bespreking van de regeling en uitgangspunten.

Andere belanghebbenden zijn tot nu toe betrokken via een MKB-toets (op 29 november) en half januari is een stakeholdersessie georganiseerd. Daarin zijn de belangrijkste onderdelen van de regeling besproken en hadden aanwezigen de kans vragen te stellen over de concept-regeling. Van zowel de MKB-toets als Stakeholdersessie wordt een verslag gemaakt, zodat de uitkomsten kunnen worden benut bij het opstellen van de definitieve regeling. De verwachting is dat nog minimaal een stakeholder sessie zal worden georganiseerd. Ook worden belanghebbenden betrokken bij het traject door deze internetconsultatie.

# 1. Wat is het probleem?

## a) Wat is het probleem?

De doelstelling is om in Nederland in 2030 ten minste 55% minder CO<sub>2</sub> uit te stoten ten opzichte van 1990. Iedere sector dient bij te dragen aan deze doelstelling. Voor mobiliteit betekent dit dat ingezet wordt op emissieloos rijden. Elektrisch vervoer wordt daarom gestimuleerd. In de NAL hebben gemeenten, provincies, rijksoverheid, netbeheerders, bedrijfsleven en brancheorganisaties afgesproken dat laden geen belemmering mag zijn voor de transitie naar elektrisch vervoer. Desalniettemin ondervinden bedrijven in verschillende modaliteiten op dit moment knelpunten bij het realiseren van laadinfrastructuur.

## b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

Adviesbureau EV-Consult heeft onderzoek gedaan naar de knelpunten waar deze bedrijven tegenaan lopen op het gebied van elektrificatie van het wagenpark en de aanleg van de daarvoor benodigde laadinfrastructuur. De volgende algemene knelpunten zijn geïdentificeerd:

- De transitie naar emissieloze mobiliteit vraagt investeringen in zowel voertuigen als infrastructuur. Deze kosten kunnen zwaar drukken op een onderneming.
- Bestaande fiscale regelingen hebben een te beperkte impact op de totale kosten van realisatie van laadinfrastructuur en dragen hierdoor niet bij aan voldoende uitrol.
- Een gebrek aan kennis over laadinfrastructuur bij de bedrijven is een belangrijk knelpunt. Bedrijven zijn vaak van tevoren niet op de hoogte van kosten bij het realiseren van laadinfrastructuur. Potentiële extra kosten komen bijvoorbeeld door de verzwaring van de netaansluiting, extra veiligheidsmaatregelen in parkeergarages of een complexe installatie. Het is voor bedrijven vaak lastig om dit van te voren in te schatten. Bovendien is onbekend hoe deze problematiek zich de komende jaren zal ontwikkelen.
- Als gevolg van netcongestie kan een organisatie slechts een (te) kleine of zelfs geen netaansluiting krijgen.

## c) Wat is de omvang van het probleem?

Vracht:

- Het wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen had eind 2021 een omvang van bijna 160.000 voertuigen en is sinds 2013 met 5,1% toegenomen. Het wagenpark bestaat met 98% vrijwel volledig uit dieselveertuigen, het aandeel emissieloos is nog beperkt.
- Conform de studie van Panteia naar het ingroeipad is er vanaf 2030 behoefte aan ca. 12.000 emissieloze vrachtwagens om de ZE-zones te kunnen bevoorraden. Als gevolg van de vrachtwagenheffing en bijbehorende terugsluis is de verwachting dat het aantal emissieloze vrachtwagens zelfs zal groeien tot circa 25.000 voertuigen.
- Onderzoek van TNO laat zien dat dit aantal nog met 4.400 bouw-logistieke voertuigen kan toenemen als gevolg van de vereisten uit het SEB-convenant.
- Naar verwachting is een ratio van 1 laadpunt per vrachtwagen nodig. Vrachtwagens zullen namelijk vooral 's nachts laden. Daarnaast zullen partijen snelladers willen plaatsen om overdag bij te kunnen laden.

Personen- en bestelvoertuigen:

- Om aan de laadbehoefte van personenauto's te voldoen moeten er 1,7 miljoen laadpunten beschikbaar zijn in 2030, waarvan ca. 538.000 op werklocaties. Hierbij wordt uitgegaan van een groei naar 2,3 miljoen elektrische personenauto's in 2030.
- Om aan de laadbehoefte van bestelauto's te voldoen moeten er 60.000 laadpunten in 2025 en 260.000 laadpunten in 2030 beschikbaar zijn. Hierbij wordt uitgegaan van een groei naar 250.000 elektrische bestelauto's in 2030, oplopend naar meer dan 600.000 in 2035. Naar verwachting laadt ongeveer 50% van de bestelauto's op werklocaties en 50% in woonwijken. Met een regeling voor ondersteuning van laadinfrastructuur op privaat terrein kan dus 50% van de doelgroep ondersteund worden.

Taxi- en doelgroepenvervoer:

- Het huidige park aan taxi- en doelgroepenvoertuigen bestaat uit ongeveer 33.000 voertuigen (M1-personenauto's, 8+1 busjes, 8+1+Rolstoel busjes). Een (APPM) inventarisatie laat zien dat er voor de resterende vloot ongeveer 6.700 laadpunten voor doelgroepenvervoer en 1.500 punten voor consumententaxi vervoer op het terrein van het vervoersbedrijf nodig zijn, naast in totaal 120 snelladers op deze terreinen.

OV-bussen:

- Het huidige park aan OV-bussen bestaat uit ongeveer 5.200 bussen (M3-voertuigen) waarvan er al ong. 1.400 BEV zijn. Een (APPM) inventarisatie laat zien dat er voor de resterende vloot ongeveer 3.500 laadpunten op depot, de busremise nodig zijn.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

Er zijn momenteel verschillende regelingen die gericht zijn op de ingroei van emissieloze voertuigen, zoals de AanZET regeling voor emissieloze vrachtwagens en SSEB van emissieloos bouwtransport en materieel. Deze regelingen richten zich echter niet op de ingroei van de benodigde laadpunten. Kijkend naar de grote interesse voor deze regelingen dienen ook stappen te worden gezet via een regeling voor de aanschaf van laadinfrastructuur. Tijdige beschikbaarheid van adequate laadinfrastructuur is namelijk een belangrijke factor in de beoogde transitie en daarnaast helpt een regeling de totale investering voor een ondernemer te verminderen.

Als bedrijf kan je bij de aanschaf van een laadpunt recht hebben op Milieu-investeringsaftrek (MIA), dit levert een fiscaal voordeel op. Het doel van de MIA is om de investering in laadinfrastructuur financieel aantrekkelijker te maken. Leerpunten zijn:

- De MIA is door meerdere, door EV-consult geïnterviewde, bedrijven niet aangevraagd bij de aanschaf van laadinfrastructuur. Redenen hiervoor waren de onbekendheid van de regeling, de geringe rol die de kosten van de investering in de investeringsbeslissing speelde en/of het relatief kleine financiële voordeel van de regeling (max. 11%).
- De MIA regeling voor laagvermogen laadinfrastructuur vergde een relatief grote controlecapaciteit van RVO tegenover een relatief kleine financiële steun, en is geschrapt.
- De elektrische bus (M3), incl. laadinfra staat op de Milieulijst. Daarvan wordt ook gebruik gemaakt door OV-bedrijven (2022: 529 bedrijfsmiddelen). Door aftopping van het investeringsbedrag is het netto financiële effect relatief beperkt. Desondanks blijft deze regeling een belangrijke bouwsteen in de businesscase van elektrisch OV-busvervoer

e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

#### **Beperkte realisatie private en semi-publieke laadinfrastructuur**

De resultaten van het onderzoek van EVconsult laten zien dat er knelpunten zijn voor bedrijven waardoor de realisatie van private laadinfrastructuur achterblijft. Regelingen die er al zijn worden onvoldoende gevonden of hebben onvoldoende effect.

Om de druk op de openbare laadinfrastructuur te mitigeren is het van belang dat bedrijven laadpunten op eigen terrein realiseren. Een deel van de problematiek ontstaat door de netcongestie en het niet op tijd uit kunnen breiden van het elektriciteitsnetwerk. Het is daardoor voor bedrijven lastig om de kosten en mogelijkheden van de aanleg van laadinfrastructuur in te schatten. Een informatiepunt en een bijdrage in de kosten van het verkrijgen van goede informatie kan helderheid scheppen en een deel van de knelpunten wegnemen. Daarnaast kan een bijdrage in de realisatiekosten de drempel verlagen om over te gaan op realisatie.

#### **Risico vertraging in uitrol Elektrisch Vervoer**

Indien de overheid niet ingrijpt en bijspringt, zal naar alle waarschijnlijkheid de beschikbaarheid van laadinfrastructuur de ingroei van elektrische voertuigen afremmen. Vanwege de hoge kosten bestaat daarmee de kans dat ondernemers langer doorrijden met het fossiel-aangedreven voertuig. Daarmee bestaat de kans dat klimaatdoelstellingen niet op tijd worden behaald.

## 2. Wat is het beoogde doel?

- Wat zijn de beleidsdoelen?

### Overheidsdoelen:

- 55% CO<sub>2</sub>-reductie per 2030 ten opzichte van 1990.
- Waarvan 7 Mton reductie voor de mobiliteitssector.
- Waarvan 1 Mton CO<sub>2</sub>-reductie binnen de stadslogistiek.
- Het Nederlandse beleid richt zich op zero-emissiezones in steden, emissieloze bouwlogistiek (0,4 Mton CO<sub>2</sub>-reductie, inclusief bouw materieel) en 30% reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door achterland- en continentaal vervoer in 2030.

### Beleidsdoelen:

- **Vracht:** In 2030 zo'n 25.000 ZE-vrachtvoertuigen om de ZE-zones te kunnen bevoorraden en te acteren op emissieloze bouwplaatsen. Er zullen ca. 25.000 private laadpunten nodig zijn.
- **Bestelauto's:** Om aan de laadbehoefte te voldoen moeten er in 2030 260.000 laadpunten zijn. Hierbij wordt uitgegaan van een groei naar 250.000 elektrische bestelauto's in 2030.
- **Personenauto's:** Streven naar 100% emissievrije nieuwverkoop van personenauto's in 2030. Dit resulteert naar verwachting in 2,3 mln. elektrische auto's met een verwachte laadbehoefte van 1,7 mln. laadpunten waarvan ongeveer 300.000 op werklocaties.
- **Taxi- en doelgroepenvervoer:** Vanaf 2026 moeten voertuigen in het doelgroepenvervoer, met uitzondering van de rolstoelbus, 100% zero emissie aanbesteed worden. Ook de taxisector is onderdeel van de transitie naar zero-emissie. Er zijn nog 6.700 laadpunten voor doelgroepenvervoer en 1.500 laadpunten voor consumententaxi vervoer op het terrein van het vervoersbedrijf nodig, naast in totaal 120 snelladers op deze terreinen.
- **OV-bussen:** Vanaf 2025 moeten alle nieuw instromende OV-bussen zero-emissie zijn, zodat in 2030 het gehele openbaar vervoer per bus zero-emissie is. Dit resulteert in ongeveer 5.200 zero-emissie bussen, waarvoor er nog ongeveer 3.500 laadpunten op depot, op de busremise, moeten worden gerealiseerd.

### Doelstelling regeling:

Met een subsidieregeling voor stimulering van kennis over, advies voor en realisatie van private laadinfrastructuur wordt beoogd de instroom van voldoende private laadpunten te versnellen. Laadinfrastructuur is een cruciale voorwaarde om gebruik te maken van zero emissie voertuigen en zal bovendien bijdragen aan een vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het is de verwachting dat deze subsidieregeling voor de verschillende modaliteiten zal bijdragen aan meer laadpunten, echter kan deze subsidieregeling op zichzelf het gat niet volledig dichten. Er zullen ook andere private en publieke initiatieven nodig zijn om te voorkomen dat laden een belemmering wordt voor de transitie naar elektrisch vervoer.

- Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\)](#) en [brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

2. Gezondheid: Tegengaan milieuvuiling (SDG 2)
5. Ruimtelijke samenhang en kwaliteit: Veilige, inclusieve, gezonde steden en dorpen (SDG 11)
6. Economisch kapitaal: Duurzame infrastructuur, kennis en innovatie (SDG 9)
6. Economisch kapitaal: Toegang tot duurzame en betaalbare energie (SDG 7)
7. Natuurlijk kapitaal: Klimaatactie (SDG 13)

### 3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

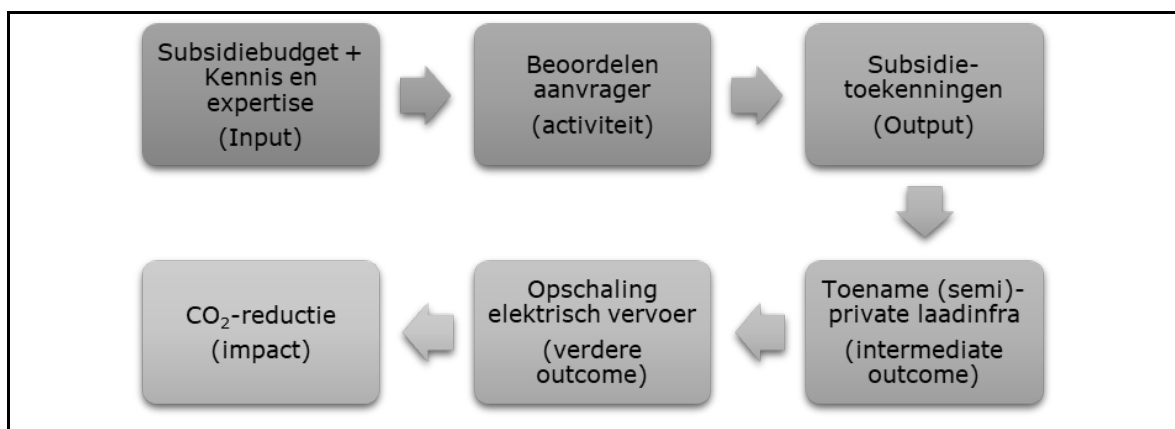
De overstap naar elektrisch vervoer brengt hoge investeringskosten met zich mee. Daarbij loopt voor een aantal sectoren de financiële ondersteuning van elektrische voertuigen af. De wens is om te ondersteunen waar mogelijk - ook voor het behoud van draagvlak voor de invoering van ZE-zones. Door ondernemers extra financieel te ondersteunen zullen zij sneller overgaan tot aanschaf van laadinfrastructuur en daarmee vormt dit in mindere mate een bottleneck voor de aanschaf van een elektrisch voertuig. Om ondernemers financieel tegemoet te komen bij de aanschaf van private laadinfrastructuur, hebben zij reeds recht op MIA. Dit levert een fiscaal voordeel op. Uit evaluatie blijkt echter dat meerdere bedrijven dit niet hebben aangevraagd bij de aanschaf van laadinfrastructuur. Redenen hiervoor waren de onbekendheid van de regeling, het feit dat alleen ondernemers met eigen voertuigen kunnen aanvragen en/of het relatief kleine financiële voordeel van de regeling. Extra financiële steun met een duidelijke scope lijkt dus noodzakelijk.

b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

Er wordt gekozen voor een financieel instrument om het beleidsdoel te realiseren. Het subsidiëren van kennisinwinning over en realisatie van private laadinfrastructuur wordt gezien als de meest kansrijke beleidsoptie. De verwachting is dat de beoogde gedragsverandering anders niet of pas veel later tot stand komt, omdat ondernemers over onvoldoende kennis over de benodigde laadinfrastructuur beschikken en/of de kosten te hoog vinden. De beoogde subsidieregeling private laadinfrastructuur bestaat daarom uit het subsidiëren van:

- een informatieloket waar aanvragers informatie kunnen inwinnen over het overgaan op elektrisch rijden en de benodigde laadinfrastructuur;
- een deel van de kosten voor advisering over de realisatie van private laadinfrastructuur.
- een deel van de investeringen in de aanleg en realisatie van private laadinfrastructuur.

c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?





## 4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

De gevolgenscan laat de volgende verwachte gevolgen van de subsidieregeling voor private laadinfrastructuur zien:

- Mens: toename gezondheid door minder uitstoot van schadelijke stoffen.
- Maatschappij: toename economisch kapitaal door innovatie en duurzame infrastructuur.
- Milieu: toename natuurlijk kapitaal door transitie naar zero-emissie mobiliteit en reductie CO<sub>2</sub>- en andere uitstoot.

b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?

Uit de verplichte-toetsenwijzer blijkt dat de volgende kwaliteitstoetsen voor deze subsidieregeling van toepassing zijn:

- MKB-toets (reeds uitgevoerd op 29 november 2023)
- Regeldruktoets (uit te voeren door de ATR parallel aan de internetconsultatie)
- Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid
- Data Protection Impact Assessment (DPIA)

Bij RVO, beoogd uitvoerder van de subsidieregeling, wordt daarnaast een M&O risicoanalyse en opdrachttoets uitgevoerd.

## 5. Wat is de voorkeursoptie?

a) Wat is het voorstel?

De voorkeursoptie is om een subsidieregeling te ontwikkelen en open te stellen, waarbij subsidie wordt verstrekt voor:

- een informatieloket waar aanvragers informatie kunnen inwinnen over het overgaan op elektrisch rijden en de benodigde laadinfrastructuur;
- een deel van de kosten voor advisering over de realisatie van private laadinfrastructuur.
- een deel van de investeringen in de aanleg en realisatie van private laadinfrastructuur.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- brede maatschappelijke impact?

Door te werken met een subsidieregeling kan een breed Nederlands publiek van ondernemers bereikt worden en gestimuleerd worden om te investeren in laadinfrastructuur op hun bedrijventerreinen. Voor IenW is de implicatie dat de afdelingen VWH, DuMo en HBJZ de subsidieregeling moeten ontwerpen. RVO zal hiervoor input leveren en de subsidieregeling uitvoeren m.b.v. een te ontwikkelen loket waarin bedrijven de subsidie kunnen aanvragen.

c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

**Risico 1:** De subsidieregeling is onvoldoende toegespitst op de behoeften van de doelgroep.

**Risico 2:** De subsidieregeling biedt niet voldoende financiering om bedrijven over de streep te trekken.

**Risico 3:** Aanvragers blijken uiteindelijk niet in de staat om de beoogde laadvoorziening te realiseren, bijv. door onvoldoende netcapaciteit in hun regio.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

De beoogde subsidieregeling wordt deels bekostigd door het Klimaatfonds, waarover IenW rapporteert aan EZK. Ook terugsluisgelden van de Vrachtwagenheffing worden ingezet voor de categorie Vracht. Over deze gelden wordt gerapporteerd aan de sector.

Binnen RVO zullen voor de uitvoering van de subsidieregeling de M&E-mechanismen worden ingezet die gebruikelijk zijn bij het verstrekken van subsidie. RVO richt een loket in voor het registreren van de aanvragen. Tijdens de uitvoering van de regeling zal er monitoring plaatsvinden om te analyseren of de regeling de beoogde doelen kan bereiken, en of er bij nieuwe tranches aanpassingen nodig zijn. Na afloop van de regelingen zal een evaluatie plaatsvinden over de doeltreffendheid, doelmatigheid en impact van de regeling.