

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

**Concept-stimuleringspakket 2024-2025 &
Concept-meerjarenprogramma 2026-2030**

**(Subsidie)maatregelen Vrachtwagenheffing
*Verduurzaming en innovatie van de vervoersector***

(Internetconsultatie van 17 juli tot en met 4 september 2023)

Inhoudsopgave

1.	Aanleiding	3
1.1.	Wat is het doel?	3
1.2.	Voor wie zijn deze subsidies belangrijk?	3
1.3.	Wat zijn de gevolgen van deze maatregelen?	4
1.4.	De reacties	4
2.	Algemeen beeld van de reacties.....	5
2.1	Batterij-elektrisch	5
2.2	Waterstof	6
2.3	Logistieke efficiëntie.....	6
2.4	Andere oplossingen	7
3.	Inhoudelijke reacties.....	7
3.1	Algemeen	7
3.2	Batterij-elektrisch	8
3.3	Laadinfrastructuur	9
3.4	Waterstof	11
3.5	Logistieke efficiëntie.....	12
3.6	Andere oplossingsrichtingen	12

1. Aanleiding

Nederland voert een vrachtwagenheffing¹ in, waardoor binnenlandse en buitenlandse vrachtwagens gaan betalen naar gebruik van de weg en die een impuls moet geven voor de verduurzaming van de wegvervoersector. De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden in overleg met de vervoerssector geïnvesteerd naar het wegtransport voor verduurzaming en innovatie. De vrachtwagenheffing start naar verwachting in 2026. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft samen met de vertegenwoordigers van de vervoerssector (evofenedex, TLN en VERN) een subsidieprogramma opgesteld voor verduurzaming en innovatie van het wegtransport: het concept-meerjarenprogramma 2026-2030. Op het moment van consultatie werd onderzocht of in 2024 al met de verduurzamings- en innovatiemaatregelen kan worden gestart. Hiervoor is een concept-stimuleringspakket voor 2024-2025 voorbereid dat tevens onderdeel uitmaakte van de internetconsultatie. Na invoering van de vrachtwagenheffing dient dit budget met rente te worden terugbetaald.

1.1. Wat is het doel?

In het Klimaatakkoord² is afgesproken dat de Nederlandse transportsector in 2050 emissievrij moet zijn. Dat betekent dat het goederenvervoer over de weg geen CO₂ of andere uitstoot meer mag hebben. En marge van de Klimaatconferentie heeft Nederland een Global Memorandum of Understanding³ ondertekend, waarin is afgesproken dat 30% van de nieuw verkochte vrachtwagens in 2030 emissievrij moet zijn. In 2040 moeten alle nieuwe vrachtwagens emissievrij zijn. Vanaf 2025 voert Nederland in dertig tot veertig gemeenten een zero-emissiezone in. Vanaf dat moment mogen alleen emissievrije nieuwe vrachtwagens die zones in. Voor bestaande vrachtwagens geldt tot 2030 een overgangsregeling. Om de uitstoot te verminderen zal de wegtransportsector moeten overstappen van dieselvrachtwagens naar emissievrije vrachtwagens. Het subsidieprogramma draagt hieraan bij met financiële tegemoetkomingen.

In het concept-meerjarenprogramma 2026-2030 is uitgewerkt hoe het geld vanuit de vrachtwagenheffing zal worden besteed. Het programma bevat de volgende onderdelen:

- Subsidie voor de aanschaf van elektrische vrachtwagens.
- Subsidie voor advies over en/of aanleg van laadinfrastructuur voor elektrische vrachtwagens.
- Een project dat het opladen van batterij-elektrische vrachtwagens tijdens het rijden op de autosnelweg mogelijk maakt.
- Subsidie voor de bouw van waterstoftankstations en de aanschaf van waterstofvrachtwagens.
- Subsidie om ondernemers te helpen efficiënter te vervoeren en zodoende minder kilometers te rijden.

Het concept-stimuleringspakket 2024-2025 bevat de volgende onderdelen:

- Subsidie voor de aanschaf van elektrische vrachtwagens.
- Subsidie voor advies over en/of aanleg van laadinfrastructuur voor elektrische vrachtwagens.
- Subsidie om ondernemers te helpen efficiënter te vervoeren en zodoende minder kilometers te rijden.
- Een ICT-project om ondernemers te helpen die op CO₂-vrije brandstoffen, zoals HVO, willen te rijden.

1.2. Voor wie zijn deze subsidies belangrijk?

- (toekomstige) eigenaren van vrachtwagens;
- opdrachtgevers voor het wegtransport;
- potentiële exploitanten van waterstoftankstations;
- producenten/installateurs van laadinfrastructuur;
- fabrikanten van emissievrije vrachtwagens.

¹ [Programma Vrachtwagenheffing | Vrachtwagenheffing.nl](#)

² [Klimaatakkoord | Publicatie | Klimaatakkoord](#)

³ [Global-MOU-Signatories-2023.pdf \(globaldrivetozero.org\)](#)

1.3. Wat zijn de gevolgen van deze maatregelen?

Door de maatregelen in het concept-stimuleringspakket 2024-2025 en het concept-meerjarenprogramma 2026-2030 rijden er in Nederland in 2030 naar verwachting ongeveer 17.400 extra emissievrije vrachtwagens rond. Dit aantal komt bovenop de ongeveer 8.400 zero-emissietrucks die zonder subsidie in 2030 op de weg zullen komen. Deze 17.400 emissievrije vrachtwagens zorgen voor circa 0,9 Mton minder CO₂-uitstoot. Dit komt overeen met 7,2 miljoen keer op en neer vliegen van Amsterdam naar Londen. Of met de CO₂-opname van 45 miljoen bomen. Dit komt neer op een bos zo groot als de provincie Groningen. Daarnaast leiden deze emissievrije vrachtwagens tot 5.100 ton minder stikstofuitstoot. Dat is vergelijkbaar met de stikstofuitstoot van ongeveer 35.000 koeien.

1.4. De reacties

Tijdens de internetconsultatie kon men reageren op het voorgestelde concept-stimuleringspakket 2024-2025 en het concept-meerjarenprogramma 2026-2030. In totaal zijn 36 reacties ingediend, waarvan er 32 openbaar gemaakt zijn. Zoals verwacht zijn de meeste indieners belangenorganisaties, platforms en koepelorganisaties, bedrijven, overheden, milieuorganisaties en particulieren die betrokken zijn bij laadinfrastructuur, elektrisch vrachtwagens en waterstofexploitatie. Ook hebben partijen die betrokken zijn bij hernieuwbare brandstoffen gereageerd.

2. Algemeen beeld van de reacties

De reacties op het concept-stimuleringspakket 2024-2025 en het concept-meerjarenprogramma 2026-2030 zijn overwegend positief. Indiëners onderschrijven het belang van de subsidies als positief en noodzakelijk om de gewenste verduurzaming van de vrachtwagensector te realiseren. Ook doen ze suggesties voor het stimuleren van andere oplossingsrichtingen, zoals investeren in het gebruik van hernieuwbare biobrandstoffen.

Een groot aantal partijen, waaronder de vervoerspartijen evofenedex, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en VERN, vinden het noodzakelijk dat er al in 2024 en 2025 voldoende budget beschikbaar om de verduurzaming van de vrachtwagensector te continueren. Zij vrezen anders dat het niet mogelijk zal zijn in 2025 de zero-emissiezones van kracht te laten worden. Zij kunnen zich vinden in het uitgangspunt dat het budget hiervoor geleend wordt uit het Mobiliteitsfonds en later uit de opbrengsten van de vrachtwagenheffing dient te worden terugbetaald. Daarbij spreken zij wel de wens uit dat de terugbetaling van deze voorfinanciering over een langere periode wordt uitgesmeerd dan de twee jaar die wordt voorgesteld of later in de tijd zal starten.

In veel reacties wordt opgeroepen tot hogere budgetten voor de verduurzaming van het wegtransport. Het grote verschil in aanschafkosten tussen een emissievrij vrachtwagen (ongeveer €340.000 - €420.000) en een dieselvrachtwagen (ongeveer €100.000 tot €150.000) vinden veel indiëners demotiverend bij het verduurzamen, in het bijzonder voor kleinere ondernemers.

2.1 Elektrische vrachtwagens

Het merendeel van de indiëners ziet het nut en de noodzaak voor het investeren in elektrische vrachtwagens en bijbehorende laadinfrastructuur. Verschillende organisaties en stakeholders benoemen daarbij wel de uitdagingen rondom netcongestie en de beperkte beschikbaarheid van publieke laadinfrastructuur. Dit ontmoedigt ondernemers mogelijk om te verduurzamen, wat tot gevolg kan hebben dat ondernemers niet kunnen voldoen aan de eisen van zero-emissiezones. Meerdere indiëners roepen op om duidelijkheid te geven over de korting die elektrische vrachtwagens zullen krijgen op de vrachtwagenheffing. Die korting geeft namelijk een significant voordeel ten opzichte van dieselvrachtwagens, wat de overstap een stuk aantrekkelijker maakt.

Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET)

De subsidie voor emissievrije vrachtwagens was de afgelopen twee jaar binnen één dag fors overtekend. Dit komt terug in verschillende reacties. Meerdere indiëners pleiten voor meer subsidiebudget, zodat alle ondernemers die de stap naar een emissievrije vrachtwagen willen maken, ook subsidie kunnen krijgen.

De reacties over de hoogte van de subsidiebedragen zijn wisselend. Een aantal indiëners geeft aan dat deze voldoende zijn. Andere indiëners vinden deze te laag. Hierbij wijzen deze indiëners vaak op het subsidiesysteem in Duitsland.

Private laadinfrastructuur

Ten aanzien van private laadinfrastructuur vragen meerdere indiëners om ook subsidie voor laadpalen op het eigen terrein van de opdrachtgevers van het transport ('de verlader') beschikbaar te stellen. De verlader is niet de eigenaar van de voertuigen en kan daarom nu geen aanspraak maken op de energie-investeringsaftrek. Daarnaast maken meerdere indiëners duidelijk dat het beschikbare budget onvoldoende zal zijn om op alle benodigde plekken private laadinfrastructuur te kunnen realiseren.

Het merendeel van de reacties moedigt het stimuleren van publieke laadinfrastructuur aan, al dan niet in combinatie met parkeerfaciliteiten. Men benoemt de noodzaak een dekkend landelijk netwerk te realiseren. Meerdere indiëners stippen aan dat verzorgingsplaatsen en truckparkings daar logische plekken voor zijn.

Voor zowel private als publieke laadinfrastructuur geldt, volgens meerdere indiëners, dat de beperkte netcapaciteit en problemen met netcongestie een grote uitdaging zijn. Zij roepen dan ook op om bij het uitwerken van de subsidiemaatregel in contact te treden met betrokken partijen, zoals netbeheerders.

Electric Road System (ERS)

Wat betreft ERS is onder de indiëners geen consensus over de haalbaarheid. Men vraagt zich af of de technologie al voldoende volwassen is, en of er voldoende draagvlak voor is. Sommige indiëners

zien in de snelle ontwikkeling van elektrische vrachtwagens een reden om de focus te verleggen van ERS naar batterijtechnologie. Zij vrezen dat tegen de tijd dat ERS is aangelegd, het systeem mogelijk al verouderd is door de snellere technologische vooruitgang op andere gebieden. Voor ERS bestaat geen kant-en-klare infrastructuur en daarom vereist de implementatie aanzienlijke investeringen. Dit zou onder andere leiden tot extra kabels, transformatoren en andere infrastructuurkosten. Daarnaast heeft men zorgen over het bijkomende werk en de extra kosten voor het verzwaren en aanpassen van het elektriciteitsnet voor ERS, vooral gezien de al bestaande uitdagingen van het elektriciteitsnet. Andere indieners vinden juist dat ERS een oplossing biedt voor deze vraagstukken.

Meerdere indieners vragen naar de evaluatiemechanismen, voordat middelen worden toegewezen aan ERS-projecten. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) benadrukt het belang van standaardisatie en een Europese aanpak om ERS tot een succes te kunnen maken. Sommige indieners adviseren om de gereserveerde middelen voor ERS toe te wijzen aan technologieën die direct haalbaar en bewezen zijn, zoals subsidies voor elektrische vrachtwagens. Andere indieners steunen ERS en zien het als een techniek die de uitrol van elektrisch aangedreven vrachtwagens kan versnellen.

2.2 Waterstof

Meerdere indieners benoemen de ontwikkelingen in waterstof voor mobiliteit als onzeker en in een vroege ontwikkelingsfase, met als gevolg dat de investeringen binnen de transportsector vooralsnog achterblijven. Waterstoftankstations komen niet snel van de grond, voertuigen zijn (relatief) kostbaar en de prijs van waterstof aan de pomp is (relatief) hoog.

Daarnaast heeft men twijfels over de doelmatigheid van stimuleringsmaatregelen in waterstof in vergelijking met batterij-elektrisch. Men beschouwt de inzet van waterstof voor mobiliteit als minder efficiënt. Sommige indieners zien dan ook liever stimulering van andere oplossingsrichtingen, zoals batterij-elektrische vrachtwagens en laadinfrastructuur. Andere indieners vinden het juist onevenwichtig dat er meer geld naar batterij-elektrische vrachtwagens lijkt te gaan dan naar waterstofvrachtvervoer.

Verder hebben enkele indieners vragen over de reikwijdte van de subsidieregeling voor waterstof en vragen ze om kwantificering van wat de verduurzamings- en innovatiesubsidies bereiken. Er zijn vragen of waterstof in de verbrandingsmotor in aanmerking komt voor subsidie. Ook vragen indieners zich af hoe de stimulering zich verhoudt tot het Europees beleid rondom waterstof (waaronder RED en AFIR). Tevens vinden sommige indieners het onduidelijk hoe de subsidiemaatregelen bijdragen aan de verschillende ambities, zoals de Routekaart Waterstof. Verschillende indieners pleiten voor meer subsidies vanuit de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing om deze ambities te behalen. Zij verwachten dat het voorgestelde subsidieprogramma de inzet van waterstof onvoldoende zal ondersteunen.

Één indiener geeft aan voor waterstof een zeer beperkte rol te zien in het wegtransport, maar wel verwacht dat het een grote rol kan spelen in de binnenvaart. Deze indiener pleit ervoor om locaties voor waterstoftankstations te combineren met waterstof-bunkerstations voor de binnenvaart.

2.3 Logistieke efficiëntie

Er is breed gedragen erkenning van het belang van logistieke efficiëntie voor zowel duurzaamheid als economische prestaties in de transportsector. Stakeholders benadrukken verschillende aspecten, zoals de waarde van data-analyse, vroegtijdige investeringen en het aanpakken van uitdagingen in de sector. De indieners spreken een duidelijke steun uit voor het financieel ondersteunen van de transportsector bij het verbeteren van de logistieke efficiëntie. Veel vrachtwagens zijn inefficiënt beladen, wat bijdraagt aan extra kilometers en CO₂-uitstoot. Zij zien waarde in data-analyse om inefficiëntie te adresseren en stellen vouchers voor om bedrijven te helpen hun efficiëntie te verbeteren. Ook milieuorganisaties waarderen de focus op het verminderen van voertuigkilometers en benadrukken dat eenvoudige 'verschoning van het wagenpark' niet genoeg is voor de klimaatdoelen. Hierbij wijzen sommige indieners ook op de positieve prijsprikkel die de vrachtwagenheffing creëert voor het beter organiseren van de logistieke keten. Om echt impact te hebben is het hierbij van belang dat barrières, zoals een laag digitaliseringsniveau en gebrek aan onderling vertrouwen binnen de transportsector, geslecht worden.

2.4 Andere oplossingen

Hernieuwbare biobrandstoffen

Meerdere indieners geven aan ontevreden te zijn met de keuze om geen subsidie beschikbaar te stellen voor hernieuwbare biobrandstoffen. Hierbij wijzen zij erop dat de steun voor hernieuwbare biobrandstoffen in eerdere stukken over de verduurzamings- en innovatiesubsidies van de vrachtwagenheffing wel een rol hadden gekregen (o.a. Roadmap, 2023⁴; Kamerbrief Voortgang invoering Vrachtwagenheffing, 2022⁵; Bestuursvereenkomst Terugsluis Vrachtwagenheffing, 2022⁶).

Men is kritisch op de sterke focus op het stimuleren van elektrische vrachtvervoer in het concept-meerjarenprogramma. De indieners wijzen hierbij veelvuldig op de effectstudie van Panteia⁷, waarin een maatregelenpakket met een forse stimulans van hernieuwbare biobrandstoffen tot de meeste CO₂-reductie leidt.

Sommige indieners benadrukken sterk het belang van hernieuwbare biobrandstoffen als overgangs-technologie. Veel stakeholders beargumenteren dat hernieuwbare biobrandstoffen (zoals HVO100, bio-CNG en bio-LNG) 'benodigd en onmisbaar' zijn in de snelle overgang om CO₂-reductie te realiseren en de Klimaatdoelstellingen te behalen. Ze onderstrepen dat hernieuwbare biobrandstoffen direct beschikbaar zijn en ook relatief eenvoudig toe te passen zijn in de bestaande tankinfrastructuur. Daarnaast biedt het beschikbaar stellen van betaalbare hernieuwbare brandstoffen een (tijdelijke) oplossing, die ondernemers ondersteunt in de transitie naar de aanschaf van zero-emissie-technologie.

Een enkeling vermeldt ook nadelen van het stimuleren van hernieuwbare brandstoffen. Men benoemt zorgen, waaronder het mogelijke prijsopdrijvende effect van het stijgen van de vraag. Men reageert positief op het ondersteunen van het *blockchain renewable fuels*-initiatief, dat informatie over de hernieuwbare brandstofketens vastlegt middels een ICT-tool. Dit maakt het tanken van hernieuwbare brandstoffen transparanter en minder fraudegevoelig.

De indieners doen ook aanbevelingen voor het vormgeven van hernieuwbare biobrandstoffen in de uitrol van de subsidies voor verduurzaming en innovatie. Deze aanbevelingen zijn, hoewel divers, allemaal gericht op het bevorderen van het beleid rondom hernieuwbare biobrandstoffen. Voorbeelden zijn het versterken van de concurrentiepositie van bio-LNG ten opzichte van LNG, bijvoorbeeld door het stimuleren van lokaal geproduceerde bio-LNG, het verlagen van accijnzen, het toepassen van *Carbon-Correction-Factor*kortingen en het (uitfaserend) gebruik van *Contracts for Difference*.

Duurzame banden

VACO, de beroepsorganisatie voor de banden- en wielenbranche in Nederland, pleit voor het opnemen van vernieuwde bedrijfswagenbanden in het meerjarenprogramma voor verduurzaming en innovatie. Ze benadrukken de duurzame voordelen van deze banden, waaronder minder gebruik van grondstoffen en olie, lagere CO₂- uitstoot en minder afval per band. Ze wijzen ook op het voorbeeld van Duitsland, waar een vergelijkbare subsidie voor vernieuwde banden al ongeveer 10 jaar bestaat, gefinancierd door de vrachtwagenheffing Maut.

VACO stelt dat de opname van vernieuwde banden in het subsidieprogramma de bewustwording over duurzaamheid vergroot, de acceptatie van de heffing kan vergroten en de transportsector kan helpen innoveren en verduurzamen. Ze zien dit als een kans voor zowel grote, middelgrote als kleine bedrijven en als een eenvoudige manier om milieu- en klimaatwinst te behalen.

3. Inhoudelijke reacties

3.1 Algemeen

De reacties op het concept-stimuleringsprogramma 2024-2025 en concept-meerjarenprogramma 2026-2030 zijn overwegend positief. Ze bevestigen de noodzaak van subsidies en roepen op tot een uitgestelde of gespreide terugbetaling van de voorfinanciering van het stimuleringspakket

⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/06/08/bijlage-3-roadmap-terugsluis-op-weg-naar-een-emissieloze-en-innovatieve-vrachtvervoersector>

⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/11/07/voortgang-invoering-vrachtwagenheffing-per-1-oktober-2022>.

⁶ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2021-41566.html>.

⁷ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/07/14/bijlage-2-effectstudie-meerjarenprogramma-terugsluis>

2024-2025 om de klimaatdoelen te behalen. Met name de vervoerspartijen benadrukken de behoefte aan dit uitstel. Daarnaast geven meerdere indieners, waaronder de vervoerspartijen aan, dat zij graag meer budget zouden willen voor het verduurzamen van de logistiek.

Reactie ministerie van IenW:

Voor het stimuleringsprogramma 2024-2025 wordt budget beschikbaar gesteld vanuit het mobiliteitsfonds. Aanvullend trekt het kabinet ook vanuit het Klimaatfonds geld uit voor de verduurzaming van het wegvervoer, bijvoorbeeld € 100 miljoen voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur en € 125 voor de subsidiering van waterstoftankstations en – vrachtwagens. De komende jaren zullen aanzienlijke financiële middelen worden toegewezen aan de sector om innovatie en verduurzaming te bevorderen. Daarnaast zal het lagere tarief van de heffing voor emissievrije vrachtwagens de *business case* voor elektrische en waterstof-vrachtwagens verbeteren. Het kabinet verwacht in november het concept-wetsvoorstel met nieuwe tarieven te publiceren voor de internetconsultatie.

Onderzoeksbureau Panteia heeft in kaart gebracht welk aantal vrachtwagens noodzakelijk zijn voor de invoering van zero-emissiezones⁸. Zij verwachten dat er 11.400 elektrische vrachtwagens nodig zijn voor de bevoorrading van zero-emissiezones. Dankzij de verduurzamingssubsidies vanuit de vrachtwagenheffing en de overige overheidsmaatregelen zijn er naar verwachting ruim 25.000 elektrische vrachtwagens op de Nederlandse weg in 2030. Er lijkt daardoor geen noodzaak te zijn voor aanvullend budget voor de invoering van zero-emissiezones. Panteia geeft aan dat zonder overheidsstimulering ondernemers tot 2029 (het laatste jaar van de overgangsregeling voor zero-emissiezones) zullen wachten met de aanschaf van een elektrische vrachtwagen. Zij adviseren een gelijkelijk ingroeipad. Op die manier kunnen vraag, aanbod en noodzakelijke (laad)infrastructuur elkaar bijhouden.

3.2 Batterij-elektrisch Voorrang uitgelote aanvragen

Meerdere indieners geven aan dat ze het oneerlijk vinden dat partijen die in 2022 en/of 2023 zijn ingeloot voor AanZET subsidie gelijk worden behandeld met partijen die eerder zijn uitgeloot. In het kader van gelijke kansen stellen zij voor dat deze uitgelote partijen voorrang krijgen bij een volgende subsidieronde (of een hogere prioriteit toegekend krijgen bij eventuele nieuwe loting.)

Reactie ministerie van IenW:

De concept-wijzigingsregeling voor AanZET 2024 is inmiddels gepubliceerd, met onder andere een nieuwe aanvraagprocedure. Aanvragers kunnen volgens het voorstel maximaal één elektrische vrachtwagen per dag aanvragen. Hierdoor is de kans op subsidie voor ieder bedrijf groter dan in 2022 en 2023. Daarmee is de verwachting dat ook eerder uitgelote aanvragers in 2024 (en daarna) wél subsidie kunnen ontvangen. Specifieke aanvragen uit vorige jaren alsnog toekennen of een hogere prioriteit geven is juridisch niet mogelijk of zou in de uitvoering te complex worden.

Algemene bedragen en percentages

Verschillende indieners beoordelen de voorgestelde percentages en subsidiebedragen als te laag. Daarom verzoekt men de subsidiebedragen en percentages te verhogen, zodat de kosten voor de ondernemer afnemen. Zo wordt een elektrische vrachtwagen voor meer ondernemers bereikbaar.

Reactie ministerie van IenW:

AanZET was in de voorgaande jaren dermate succesvol, dat besloten is om minder subsidie per vrachtwagen toe te kennen. Op deze manier kan het ministerie meer aanvragen honoreren.

Bij het vaststellen van de percentages en maximale subsidiebedragen moet Nederland zich houden aan de regels voor Europese staatssteun, zoals die zijn vastgelegd in de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV). De voorgestelde percentages en subsidiebedragen voor grote ondernemingen benaderen wat maximaal mogelijk is aan staatssteun, in combinatie met de Milieu-investeringsaftrek (MIA). Dit jaar is het maximale subsidiepercentage voor grote ondernemingen verlaagd van 40% van de meerkosten naar maximaal 30%. Het ministerie stelt voor om de percentages voor de andere categorieën (middelgrote en kleine ondernemingen) ook te verlagen, omdat anders het verschil tussen een grote en een middelgrote onderneming fors wordt. Wel zal hier gekozen worden voor kleinere verlagingen dan de voorgestelde verlaging tot in totaal

⁸ [Effectstudie Terugsluis | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

respectievelijk 40% van de meerkosten voor middelgrote ondernemingen en maximaal 50% voor kleine ondernemingen. Hierdoor zal het subsidiebedrag voor kleine ondernemingen (maximaal 50 werknemers) vergelijkbaar zijn als vorig jaar.

Aansluiten op Duits subsidiemodel

In aanvulling op de roep om hogere subsidiebedragen stellen meerdere indieners voor dat de regeling AanZET het voorbeeld volgt van de recent gepubliceerde regeling in Duitsland. Daar kan men subsidie voor een emissievrije vrachtwagen aanvragen, die tot 80% van de meerkosten compenseert.

Reactie ministerie van IenW:

Het ministerie is bekend met de Duitse regeling. Belangrijk hierbij is te beseffen dat het een 'tender-regeling' is. Dit betekent dat na de inschrijving een selectiecommissie bepaalt wie er subsidie krijgen. Een groot deel van de aanvragers krijgt in het geheel geen subsidie. De subsidie in Duitsland wordt verleend op basis van de verwachte CO₂-reductie die de inzet van de nieuwe elektrische vrachtwagen zal opleveren. Een dieseltruck die veel kilometers maakt en dus veel CO₂ uitstoot, scoort daardoor beter dan een vrachtwagen die minder kilometers per jaar aflegt. Dit betekent dat een lange-afstandsvervoerder in het voordeel is ten opzichte van stadsdistributie. Nederland werkt echter aan de invoering van zero-emissiezones, waardoor het wenselijk is dat juist ook voor de stedelijke distributie emissievrije vrachtwagens beschikbaar zijn. Hetzelfde geldt voor vrachtwagens die worden ingezet voor de bouw. Ook al maken deze voertuigen misschien minder kilometers; doordat zij geen stikstof uitstoten betekent hun inzet dat de bouw doorgang kan vinden. Het Duitse systeem houdt hier geen rekening mee. Ook lijkt het Duitse systeem voordeliger voor grote ondernemingen, omdat die door schaalvoordelen een beter aanbod in de tender kunnen indienen dan een kleine onderneming. Een subsidieregeling gebaseerd op vaste vergoedingen per voertuig kan eenvoudiger mkb'ers beter ondersteunen. Voorts vergt het Duitse systeem veel inzet van de uitvoeringsorganisatie en behoorlijke administratieve lasten voor de ondernemer. AanZET wordt door ondernemers juist gewaardeerd vanwege de eenvoudige aanvraagprocedure.

De afgelopen twee jaren is het budget van AanZET steeds binnen één dag uitgeput. Het is niet de verwachting dat de populariteit van AanZET de komende jaren zal afnemen. Met een gelijkblijvend budget zou een hogere vergoeding per voertuig ertoe leiden dat er minder ondernemers ondersteund kunnen worden. Het kabinet kiest echter voor verlaging van de subsidie per voertuig, zodat zo veel mogelijk ondernemers ondersteuning kunnen krijgen.

3.3 Laadinfrastructuur

Uitrol in samenwerking met netbeheerders

Meerdere indieners roepen op om bij het verder uitwerken van de subsidieregeling voor private laadinfrastructuur af te stemmen met netbeheerders. Hiermee verwacht men te voorkomen dat subsidie wordt gegeven aan laadinfrastructuur, die vervolgens niet gerealiseerd kan worden vanwege onvoldoende netcapaciteit.

Reactie ministerie van IenW:

Het ministerie heeft nauw contact met ElaadNL, de brancheorganisatie van de netbeheerders, die zich onder andere bezighoudt met laadinfrastructuur. Bij het nader uitwerken van de subsidieregeling voor private laadinfrastructuur zal het ministerie ElaadNL en individuele netbeheerders betrekken. Het ministerie overweegt om een 'transportverklaring' van de netbeheerder (of te wel een verklaring van de netbeheerder dat er voldoende netcapaciteit voor het aansluiten van de laadinfrastructuur) als voorwaarde te stellen voor toekenning van de subsidie.

Subsidie samen met AanZET

Één van de indieners stelt voor om de subsidie voor private laadinfrastructuur te koppelen aan de subsidie van AanZET. Deze indiener verwacht op deze manier te voorkomen dat private laadinfrastructuur wordt gesubsidieerd op plekken waar nog geen emissievrije vrachtwagens zijn.

Reactie ministerie van IenW:

Het ministerie heeft dit idee in een eerder stadium al onderzocht, maar heeft uiteindelijk gekozen voor een aparte subsidieregeling voor private laadinfrastructuur. Hierdoor wordt het bijvoorbeeld

mogelijk om laadinfrastructuur aan te leggen op locaties waar geen transportondernemer is gevestigd, bijvoorbeeld bij distributiecentra. Wel zal de subsidieregeling voor private laadinfrastructuur worden gecombineerd met andere subsidieregelingen voor laadinfrastructuur, zoals mogelijk voor personenauto's bij de werkgever, logistiek (vrachtwagens en bestelauto's), OV-busvervoer, doelgroepenvervoer en de bouw.

Meer budget

Meerdere indieners geven aan dat het beschikbare subsidiebudget voor private laadinfrastructuur onvoldoende zal zijn om op alle benodigde locaties laadinfrastructuur te kunnen realiseren. Zij verzoeken daarom om het subsidiebudget te verhogen.

Reactie ministerie van IenW:

In de eerste maanden van 2024 zal een nieuwe raming worden opgesteld voor de kosten en opbrengsten van de vrachtwagenheffing. Op dat moment komt er ook een beter beeld van de beschikbare budgetten vanaf 2026. Zodra het meerjarenprogramma 2026-2030 definitief is, zijn ook de uiteindelijke subsidiebudgetten bekend.

Publieke laadinfrastructuur

Verschillende indieners vinden het een gemiste kans dat het meerjarenprogramma 2026-2030 publieke laadinfrastructuur op parkeerfaciliteiten voor vrachtwagens niet stimuleert. Zij beargumenteren dat chauffeurs behoefte hebben aan betrouwbare en toegankelijke laadpunten, vooral op strategische locaties langs drukke transportroutes en bij logistieke centra. Deze indieners zien een landelijk dekkend netwerk van publieke laadinfrastructuur als een randvoorwaarde voor de transitie naar emissievrij wegtransport.

Reactie ministerie van IenW:

Het ministerie onderschrijft het belang van voldoende publieke laadinfrastructuur. Daarom werkt het ministerie hard aan een (aparte) subsidieregeling voor deze categorie. Deze regeling zal naar verwachting starten in de eerste helft van 2024. De middelen voor deze subsidieregeling stelt het kabinet ter beschikking vanuit het Klimaatfonds⁹. Hierdoor is er geen budget vanuit de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing noodzakelijk.

Electric Road Systems (ERS)

Er bestaat verdeeldheid onder de indieners over de haalbaarheid van het rijdend laden van vrachtwagens middels bovenleidingen op de autosnelweg (*electric road systems*, "ERS"). Sommigen zijn kritisch op de hoge investeringskosten en willen de focus verschuiven naar bewezen batterijtechnologie, terwijl anderen ERS als een oplossing zien tegen netcongestie en benadrukken dat ERS een waardevolle aanvulling kan zijn op het 's nachts laden bij een depot.

Reactie ministerie van IenW:

Steeds meer vormt de beschikbaarheid van laadinfrastructuur voor elektrische vrachtwagens en de daarvoor noodzakelijke netcapaciteit een knelpunt voor een succesvolle transitie naar emissievrij wegtransport. Daarom onderzoekt het ministerie of ERS een aanvulling kan vormen op het gebruikelijke stationair laden (stilstaand laden, bijvoorbeeld 's nachts op een bedrijventerrein of tussentijds bijladen bij een snellader langs de autosnelweg). De kosten voor de aanleg van een ERS-traject zijn aanzienlijk: € 3,3 miljoen per kilometer in beide rijrichtingen (exclusief de kosten voor het afsluiten van de autosnelweg), maar recente studies¹⁰ tonen aan dat deze kosten, onder voorwaarden, kunnen worden terugverdiend. Daarbij kan ERS volgens onderzoekers bij de uitrol van een samenhangend netwerk en onder bepaalde randvoorwaarden een CO₂-besparing tot wel 30% opleveren.

De mogelijke aanleg van een ERS-traject vraagt om een gedegen voorbereiding. Hierbij zal in het bijzonder gekeken worden naar de investeringsbereidheid van andere partijen naast de Rijksoverheid en of er voldoende transporteurs bereid zijn ERS te zullen gaan gebruiken.

⁹ [Kamerbrief over realisatie laadinfrastructuur voor vrachtwagens | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

¹⁰ [Analyse kosteneffectiviteit Electric Road Systems \(ERS\) voor Nederland | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

3.4 Waterstof

Mate van stimulering waterstof/waterstoftankstations

Meerdere indieners merken op dat de stimulering van waterstofvrachtwagens achterblijft ten opzichte van de stimulering van batterij-elektrische vrachtwagens. Men vraagt zich af wat het ministerie precies bedoelt met een 'landelijk dekkend netwerk'. Daarnaast vinden enkele indieners dat er op dit moment nog onvoldoende waterstoftankstations zijn, wat ondernemers niet aanmoedigt om te investeren in waterstofvoertuigen. Tot slot vragen indieners zich af hoe de doelmatigheid van de subsidie voor waterstof zich verhoudt tot die voor batterij-elektrische voertuigen.

Reactie ministerie van IenW:

De Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit (SWiM) beschikt in de periode van 2024 tot 2030 al over een budget van € 125 miljoen vanuit het Klimaatfonds (dit was nog niet definitief toen het Concept-Stimuleringspakket 2024-2025 in internetconsultatie ging). Dit budget is voldoende om circa 40 moderne waterstoftankstations te realiseren, inclusief de vrachtwagens die nodig zijn om de tankstations rendabel te laten draaien. Hiermee ontstaat een landelijk dekkend netwerk van waterstoftank-stations.

Dat past niet alleen bij het streven van Nederland, maar voldoet ook aan de Europese doelstellingen. De Europese Unie eist namelijk dat er in 2030 langs alle Europese hoofdsnelwegen waterstoftankstations te vinden zijn. Voor Nederland komt dat neer op minimaal 30 waterstoftankstations, verspreid over het hele land¹¹. De Europese Unie stelt ook eisen aan deze stations, onder andere qua grootte, capaciteit en toegankelijkheid. Momenteel zijn er in Nederland al 17 waterstoftankstations, maar slechts vier voldoen aan de Europese eisen die in 2030 zullen gelden.

Mocht SWiM een succes blijken, dan kan het ministerie alsnog besluiten om in 2025, bovenop de middelen vanuit het Klimaatfonds, ook middelen vanuit de voorfinanciering hiervoor beschikbaar te stellen.

Stimuleren van waterstof in combinatie met andere modaliteiten

Een enkele indiener pleit ervoor om de subsidies vanuit de vrachtwagenheffing te gebruiken voor het combineren van waterstoftankstations met waterstofbunkerstations voor de binnenvaart.

Reactie ministerie van IenW:

De wegtransportsector betaalt de vrachtwagenheffing en het kabinet wil de netto-opbrengsten van deze middelen in hoofdzaak in deze sector investeren. Dat is zo ook afgesproken in de Bestuursvereinkomst met de vertegenwoordigers van de vervoerssector¹². Het direct stimuleren van verduurzaming bij andere modaliteiten, zoals binnenvaart of spoor, kan daarom niet vanuit de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing.

Waterstof in verbrandingsmotor

Sommige indieners roepen op om ook waterstof in een verbrandingsmotor (H₂-ICE) te subsidiëren binnen de Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit.

Reactie ministerie van IenW:

Nederland volgt de Europese definitie van emissievrij vrachtvervoer. Op dit moment wordt waterstof in een verbrandingsmotor (H₂-ICE) binnen de Europese Unie niet aangemerkt als emissievrij. Momenteel wordt er binnen de Europese Unie onderhandeld over aanpassing van Verordening (EU) 2019/1242. Één van de aanpassingen betreft het verhogen van de maximale CO₂-uitstoot per kilometer. Op dit moment ligt die grens op 1 gram CO₂ per kilometer. Indien deze norm verhoogd wordt, zal ook waterstof in een verbrandingsmotor als emissievrij worden aangemerkt. In dat geval komen dergelijke vrachtauto's ook in aanmerking voor de subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit. Bovendien zullen dergelijke vrachtwagens dan tevens het tarief voor emissievrije vrachtwagens in de vrachtwagenheffing gaan betalen.

¹¹ [Kabinet maakt meters met waterstof | Nieuwsbericht | Rijksoverheid.nl](#)

¹² <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2021-41566.html>.

3.5 Logistieke efficiëntie

Er is breed gedragen erkenning van het belang van logistieke efficiëntie voor zowel duurzaamheid als economische prestaties in de transportsector. De indieners spreken een duidelijke steun uit voor het financieel ondersteunen van de transportsector bij het verbeteren van de logistieke efficiëntie.

Reactie I&W:

Het ministerie van IenW is verheugd over de breed gedragen erkenning voor de noodzaak van het verbeteren van de logistieke efficiëntie in het wegtransport en het financieel ondersteunen daarvan.

3.6 Andere oplossingsrichtingen

Hernieuwbare biobrandstoffen

Meerdere indieners geven aan ontevreden te zijn met de keuze om geen subsidie beschikbaar te stellen voor hernieuwbare biobrandstoffen, wat niet overeenkomt met de verwachtingen die eerder zijn gewekt. Zij geven aan dat het concept-meerjarenprogramma in hun ogen te een sterke focus legt op het stimuleren van elektrisch vrachtvervoer. Enkele indieners zijn positief over het voornemen van het ministerie om het *blockchain renewable fuels*-initiatief te ondersteunen.

Reactie ministerie van IenW:

Zoals aangegeven in de antwoorden op Kamervragen van lid Van der Plas (BBB) van 14 juli jl.¹³, zijn in het concept-stimuleringspakket 2024-2025 en het concept-meerjarenprogramma 2026-2030 geen subsidieregelingen opgenomen op het gebied van hernieuwbare brandstoffen, ondanks dat het stimuleren van hernieuwbare brandstoffen één van de drie bestedingsrichtingen van de Bestuursvereenkomst vormde. Deze keuze is, in nauw overleg met de vervoerspartijen, gemaakt ter invulling van de motie Kröger¹⁴, waarin de regering wordt verzocht om in het vormgeven van het meerjarenprogramma te focussen op projecten die bijdragen aan zero-emissietechnologie of het voorkomen van vermijdbare transportbewegingen. Het kabinet wil geleidelijk aan toegroeien naar een emissievrij vrachtwagenpark in 2050. Daarmee zijn hernieuwbare biobrandstoffen een overgangstechnologie. Uit de effectstudie van het concept-meerjarenprogramma voor verduurzaming en innovatie¹⁵ blijkt dat subsidiering van hernieuwbare biobrandstoffen tot forse CO₂-reductie op korte termijn leidt, maar de transitie naar emissievrij vrachtvervoer op de langere termijn vertraagt. Bovendien leidt een dergelijk subsidiepakket tot aanzienlijk lagere stikstofreducties. Het gaat hierbij om respectievelijk ongeveer 3.200 ton NOx-reductie bij een scenario met significante subsidiering van hernieuwbare biobrandstoffen tegenover 5.100 ton NOx-reductie bij een pakket waarin de focus ligt op subsidiering van emissievrije vrachtwagens en de bijbehorende laadinfrastructuur. Ook de vervoerspartijen evofenedex, TLN en VERN zijn voorstander van de inzet van hernieuwbare brandstoffen in het wegtransport, maar vinden dat hiervoor slechts in zeer beperkte mate middelen vanuit de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing beschikbaar gesteld moeten worden.

Duurzame banden

VACO pleit voor het opnemen van vernieuwde bedrijfswagenbanden in het maatregelenpakket voor verduurzaming en innovatie van de sector. Ze wijzen op de duurzame voordelen van deze banden, waaronder minder gebruik van grondstoffen en olie, lagere CO₂-uitstoot en minder afval per band.

Reactie ministerie van IenW:

Zoals aangegeven in de Nota naar aanleiding van het verslag over de wet vrachtwagenheffing¹⁶, is het kabinet voorstander van een grootschaliger gebruik van vernieuwde banden. Bij een vernieuwde band wordt het versleten loopvlak van een band die verder nog in prima staat is door een nieuw loopvlak vervangen. Bij vrachtauto's, bussen, landbouwmachines, raceauto's en vliegtuigen is het al lang een beproefde en veel toegepaste techniek. Bij vliegtuigen bijvoorbeeld worden banden tot wel zes keer vernieuwd. Omdat het grootste deel van de band, het karkas, opnieuw wordt gebruikt, kost het vernieuwen van banden aanzienlijk minder energie, dus minder

¹³ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/07/14/beantwoording-kamervragen-over-subsidiering-van-hernieuwbare-biobrandstoffen>.

¹⁴ Kamerstuk 35910, nr. 17 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)

¹⁵ Effectstudie Terugsluis | Rapport | Rijksoverheid.nl

¹⁶ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/beleidsnotas/2022/01/28/bijlage-1-nnavv-wet-vrachtwagenheffing>.

CO₂-uitstoot en worden er minder grondstoffen gebruikt dan bij het produceren van een geheel nieuwe band. Alle vernieuwde banden krijgen een uitgebreide controle en zijn onderworpen aan dezelfde prestatie- en veiligheidstests als nieuwe banden.

Het pakket om innovatie en verduurzaming van de sector te stimuleren bestaat hoofdzakelijk uit subsidiemaatregelen. Aangezien vernieuwde banden ongeveer dezelfde aanschafkosten hebben als nieuwe banden, is subsidie geen geschikt middel om deze te stimuleren.

Het ministerie wil via andere kanalen de aandacht vestigen op de voordelen van vernieuwde banden, zoals via de website Kiesdebesteband.nl en in gesprekken met belanghebbenden.