

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

Titel:

Subsidie publieke laadinfrastructuur zware voertuigen

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?

Direct belanghebbenden:

De ondernemers die investeren in laadpalen voor zware voertuigen: dit kunnen exploitanten van laadinfrastructuur zijn: de Charge Point Operators (CPO).

Indirect belanghebbenden:

Netbeheerders vanuit hun verantwoordelijkheid voldoende en stabiele netcapaciteit te faciliteren. Namens hen worden betrokken: Netbeheer Nederland, ElaadNL, de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL); Decentrale overheden in verband met eigendomsrechten van grond voor aan-/toegewezen laadlocaties. Tevens hebben sommige decentrale overheden eigen regelingen voor laadinfrastructuur; grondeigenaren (in geval het geen overheidseigendom betreft); Rijkswaterstaat in relatie tot hun zeggenschap en invloed rondom concessies voor verzorgingsplaatsen en hun verantwoordelijkheid voor de inrichting van truckparkings; Transportondernemers die hun elektrische vrachtwagen op willen laden; Verladers voor wie elektrisch transport ook een steeds grotere rol speelt voor het vervoer van hun goederen; Rijksoverheid vanwege de AFIR verplichtingen.

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

Zie partijen en kennisgebied in de toelichting hierboven. Daarnaast zal kennis worden gehaald bij o.a. het Nationaal Kenniscentrum Laadinfrastructuur (NKL) en waar nodig bij gespecialiseerde adviesbureaus. Ook intern bij ministeries en door RVO zal kennis worden gedeeld.

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

Bovenstaande partijen zijn in grote mate al betrokken bij de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. In de werkgroep Logistiek staat de realisatie van publieke logistieke laadinfrastructuur hoog op de agenda. De NAL werkgroep logistiek zal voor dit traject ook een belangrijke rol vervullen bij het betrekken van stakeholders. Daarnaast zal een markt/stakeholderconsultatie onderdeel uitmaken van het traject. Ook de internetconsultatie biedt ruimte voor stakeholders om betrokken te worden.

1. Wat is het probleem?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) Wat is het probleem?

In het Klimaatakkoord zijn afspraken gemaakt over het reduceren van de CO₂-uitstoot door het vrachtvervoer. De transitie van fossiel aangedreven naar elektrisch aangedreven vrachtauto's speelt hierbij een belangrijke rol. Vrachtauto's¹ zijn verantwoordelijk voor een groot deel van de CO₂-uitstoot door het wegvervoer. Daarom zijn er afspraken gemaakt over de invoering van 30-40 ZE-zones voor stadslogistiek per 2025. Ook is de ambitie dat vanaf 2040 alle nieuw verkochte vrachtauto's in Nederland zero-emissie zijn en dat het wegtransport in 2050 emissieloos is.

Om de logistieke sector de overstap van fossiel naar elektrisch te kunnen laten maken is het voor batterij elektrische vrachtauto's (BEV's) belangrijk dat er voldoende laadinfrastructuur beschikbaar is om de vrachtauto's op te laden. Dat geldt voor zowel laadinfrastructuur bij bedrijven/privaat als voor laadinfrastructuur in de openbare ruimte/publiek.

Een dekkend netwerk van publieke logistieke laadinfrastructuur biedt de logistieke sector de zekerheid dat zij hun elektrische vrachtauto's, wanneer dat nodig is, ook daadwerkelijk kunnen opladen. Een tekort aan laadpunten kan de ingroei van elektrische vrachtauto's remmen (TNO, 2019)².

¹ In het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) zijn vrachtauto's gedefinieerd als: 'motorvoertuig, niet ingericht voor het vervoer van personen, waarvan de toegestane maximummassa meer bedraagt dan 3.500 kg' [wetten.nl - Regeling - Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 \(RVV 1990\) - BWBR0004825 \(overheid.nl\)](https://wetten.nl/Regeling-Reglement-verkeersregels-en-verkeerstekens-1990-(RVV-1990)-BWBR0004825-overheid.nl)

² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/03/22/bijlage-8-tno-2021-r12693-duiding-van-het-afir-voorstel-op-de-benodigde-opbouw-van-tank-en-laadinfrastructuur-in-nederland>

Daarnaast is ook voor bouwsector alsmede voor de touringcarsector publieke laadinfra noodzakelijk om de transitie naar zero-emissie te maken³.

De uitrol van publieke laadinfrastructuur voor logistieke voertuigen lijkt onvoldoende snel te gaan om de ingroei van elektrische vrachtauto's te ondersteunen, terwijl juist in het vroege stadium van de transitie er laadinfrastructuur beschikbaar moet zijn om vlooteigenaren niet te remmen in het aanschaffen van elektrische vrachtauto's (TNO, 2019). Door de beschikbaarheid van de laadinfrastructuur te versnellen zal de transitie naar en adoptie van elektrische vrachtwagens eerder en sneller kunnen verlopen

Daarnaast verplicht Europa vanuit de AFIR Nederland om een minimum hoeveelheid publieke laadinfrastructuur te realiseren. Dit geldt voor het TEN-T kernnetwerk, het onderliggende wegennetwerk, stedelijke knooppunten en truckparkings in Nederland. Deze verplichtingen voor een minimaal dekkend netwerk voor laadinfrastructuur (zie bijlage 1) zijn op korte termijn echter dusdanig beperkt dat dit onvoldoende zal zijn voor een eerdere en snellere transitie naar BEV vrachtauto's (TNO, 2019). Verdere versnelling van de realisatie van publieke logistieke laadinfrastructuur is nodig.

Bij de overstap door de logistieke sector van fossiel naar BEV aangedreven vrachtauto's speelt de verwachte actieradius een belangrijke rol. De onbekendheid met deze praktijksituatie veroorzaakt onder andere zgn. 'range anxiety', de angst voor een te beperkte actieradius versus te geplande/benodigde actieradius. Deze angst kan worden weggenomen door de realisatie van adequate publieke laadinfrastructuur; voor (bij-)laden onderweg of als terugvaloptie bij niet beschikbare private laadinfrastructuur.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

Op dit moment zijn er in absolute zin nog weinig BEV vrachtauto's die gebruik zullen maken van publieke laadinfrastructuur. Door beleid (zie onder) zal dit aantal de komende jaren toenemen. De versnelde ontwikkeling van een landelijk netwerk van publieke laadinfrastructuur voor logistiek brengt met zich mee dat de businesscase van een laadlocatie in sommige gevallen (te lang) niet sluitend is. De business case van een laadlocatie bestaat in eerste instantie primair uit het verkopen van laadstroom/-transacties door laadsessies van BEV vrachtauto's. Bij een (geprognoseerd) te laag aantal laadsessies over een periode, kan de businesscase te risicovol zijn om op dit moment al een start te maken met de realisatie van laadlocaties. Ook vraagt deze laadinfrastructuur om hoge vermogens (elektriciteit) en genoeg fysieke ruimte zodat zware voertuigen (toegang hebben en snel kunnen laden. De beschikbaarheid en kosten van grond en netcapaciteit zijn factoren die de snelle realisatie van logistieke laadlocaties in de weg kunnen staan. Dit heeft als mogelijk gevolg dat er te weinig investeerders/aanbieders bereid zijn om laadvoorzieningen te ontwikkelen, of hier pas

³ In het beleidskompas zal verder alleen gesproken worden over vrachtauto's, maar dezelfde problematiek speelt dus, zij het nu in mindere mate voor bouwmachines en touringcars

veel later toe bereid zijn. Hierdoor vertraagt de realisatie van een landelijke dekkend netwerk van logistieke laadinfrastructuur.

Naast de investeringskosten en de business case is het vinden van een geschikte locatie die voldoet aan de voorwaarden; fysieke ruimte, voldoende netcapaciteit en beschikbaarheid, een belangrijke factor bij de realisatie van laadinfrastructuur. Zoals eerder gesteld vormen deze factoren belangrijke drempel voor het uitrollen van laadinfrastructuur voor logistiek. Dit blijkt ook uit een verkenning van Ecorys. Deze laadinfrastructuur vraagt om hoge vermogens en op veel plekken is hiervoor geen ruimte op het net en is een netverzwaring nodig. Naast het kostenaspect (hoge initiële investering) speelt ook de doorlooptijd van realisatie een rol. Bij onvoldoende netcapaciteit is netverzwaring nodig en dat kan soms jaren duren.

c) Wat is de omvang van het probleem?

De trage ontwikkeling van publieke logistieke laadinfrastructuur is een landelijk probleem. Er is pas een klein aantal publiek toegankelijke locaties gerealiseerd waar vrachtauto's daadwerkelijk met hoge vermogens kunnen laden. Dit heeft natuurlijk ook te maken met het nog altijd bescheiden aantal batterij elektrische vrachtauto's op de Nederlandse wegen.

Alhoewel er op verschillende plekken in Nederland ontwikkelingen zijn waarbij een beperkt aantal laadpunten zal worden aangelegd, is dat niet op alle plekken in Nederland het geval en bovendien gaat deze uitrol niet snel genoeg. Ook de problemen met netcongestie is in veel delen van het land een probleem ([Capaciteitskaart elektriciteitsnet \(netbeheernederland.nl\)](#)).

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

Aan de voertuigkant is er stimulerend beleid door aanschafsubsidies en financiële ondersteuning (AanZET en MIA). Hier zien we dat – alhoewel de hoeveelheid voertuigen beperkt is - de stimulerende beleidsmaatregelen leiden tot een relatief snelle ingroei van BEV vrachtauto's. De huidige ingroeisnelheid leidt naar verwachting tot een groter aantal BEV vrachtauto's in 2025 dan dat werd aangenomen. Door de komst van Zero Emissie Zones per 2025 in 30-40 steden wordt de inzet van BEV vrachtauto's gestimuleerd. In deze zones geldt dat per 2025 alle nieuwe vrachtauto's volledig emissieloos moeten zijn en in 2030 geldt dit voor alle vrachtauto's. In het klimaatbeleid voor mobiliteit wordt uitgegaan van een totaal van 16.000 BEV-trucks in 2030.

Voor de realisatie van publiek toegankelijke laadinfrastructuur voor vrachtauto's is er tot op heden vanuit de Rijksoverheid nog geen subsidiemogelijkheid beschikbaar.

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

Zonder overheidsinterventie zullen laadpaalexploitanten vooral a.) alleen investeren in laadinfrastructuur bij voldoende BEV vrachtauto's op de weg b.) daarbij alleen investeren in laadlocaties die snel winstgevend (gaan) zijn en waardoor de ontwikkeling van locatie in aantallen en spreiding te traag verloopt. Er is sprake van een kip-ei-dilemma dat doorbroken moet worden. De businesscase van laadinfrastructuur voor BEV vrachtauto's is vooral in het begin van de transitie niet aantrekkelijk. Daardoor zullen publieke laadlocaties die nodig zijn voor een snelle groei van BEV vrachtauto's niet overal tijdig gerealiseerd worden. Hierdoor ontstaat het genoemde en bekende kip-ei-dilemma tussen vrachtauto en laadpaal. Omdat er onvoldoende mogelijkheden zijn om de voertuigen te laden, zullen ondernemers terughoudend zijn om de overstap naar EV vrachtauto's te maken waardoor het beleidsdoel niet wordt gerealiseerd.

Het doorbreken van dit kip-ei-dilemma legitimeert een overheidsinterventie. Door al in een vroeg stadium laadinfrastructuur te realiseren, worden vlooteigenaren in het aanschaffen van een elektrische vrachtauto niet geremd door een gebrek aan voldoende laadpunten (conform de doelen in de NAL) (TNO, 2019).

2. Wat is het beoogde doel?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Om te voorkomen dat laadinfrastructuur een belemmering vormt voor de overstap naar BEV vrachtauto's, moet de uitrol van de publieke laadinfrastructuur versneld worden. De uitrol van logistieke laadinfrastructuur komt vanwege het nog bescheiden aantal BEV vrachtauto's en de daardoor moeilijke businesscase van laadlocaties (en de netcongestie) in grote delen van Nederland nu maar langzaam op gang. Het is nodig de uitrol van publieke logistieke laadinfrastructuur te versnellen om:

- a) op tijd voldoende publieke laadzekerheid te bieden om zo de landelijke transitie naar elektrische vrachtauto's te kunnen maken (o.a. ook i.r.t. de invoering van 30-40 ZE-zones voor stadslogistiek per 2025)
- b) er tegelijkertijd voor te zorgen dat Nederland op tijd (vanaf 2025) voldoet aan de nieuwe AFIR verplichting langs het kernnetwerk, onderliggend netwerk, stedelijke knooppunten, en truckparkings én voorbereidingen te treffen voor de AFIR verplichtingen voor 2027 en 2030.

Hiermee wordt het kip-ei-dilemma rondom voldoende voertuigen en voldoende publieke laadinfrastructuur doorbroken en wordt de groei van BEV vrachtauto's niet

gehinderd door een tekort aan publieke logistieke laadinfrastructuur. En wordt de overstap van fossiel naar volledig elektrisch transport aantrekkelijker.

In de onderstaande doelenboom zijn de overheidsdoelen, de beleidsdoelen en de doelen van de regeling opgenomen:

Overheidsdoelen 3e orde effect	<p>55% CO2-reductie per 2050;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Waarvan 7 Mton reductie voor de mobiliteitssector in 2030 t.o.v. 1990; • Waarvan 1 Mton CO2-reductie binnen de stadslogistiek
Beleidsdoelen 2e orde effect	<ul style="list-style-type: none"> • Voldoen aan verplichtingen onder AFIR • Voldoen aan nationale doelen en ambities: • 30-40 ZE zones in 2025 • Ten minste 16.000 ZE vrachtauto's in 2030 • 100% nieuwverkoop emissieloos in 2040 • Wegtransport emissieloos in 2050 • De beschikbare laadinfrastructuur is niet belemmerend voor de inzet en ingroei van voertuigen.
Doel 1e orde effect	<ul style="list-style-type: none"> • De uitrol van logistieke laadinfrastructuur versnellen door het stimuleren van ondernemers in laadinfrastructuur zoals laadpaalexploitanten(CPO's) die laadlocaties willen ontwikkelen.
Outcome	<ul style="list-style-type: none"> • Er ontstaat versnelling in de realisatie van basisnetwerk van laadlocaties voor BEV trucks in Nederland. Ook voldoet Nederland aan zijn verplichtingen onder AFIR. • Op langere termijn moet dit leiden tot een landelijk dekkend netwerk van laadlocaties voor BEV vrachtauto's.
Output	<ul style="list-style-type: none"> • Publieke laadinfrastructuur voor zware voertuigen
Input	<ul style="list-style-type: none"> • Financiële ondersteuning voor de investering in laadlocaties

b) Aan welke duurzame ontwikkelingsdoelen (sustainable development goals, SDG's) en brede welvaartsuitkomsten dragen de doelen bij?

Laadinfrastructuur is een essentiële randvoorwaarde voor de verschoning van het wagenpark. Daarmee draagt het vooral bij aan de SDG's: Klimaatactie (13), Duurzame steden en gemeenschappen en Industrie (11), innovatie en infrastructuur (8). En bijbehorende brede welvaart thema's; veilige, inclusieve gezonde steden en dorpen, en Klimaatactie.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

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

Om investeerders in laadpalen, voornamelijk de CPO's, te bewegen te investeren op locaties die gewenst zijn.

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

Een beleidsoptie is de winstgevendheid van laadinfrastructuur te verbeteren/dichterbij te brengen door de investeringskosten te verlagen.

Het geven van een exploitatiesubsidie per geleverde kWh stroom is vanwege staatssteunkaders niet mogelijk.

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

Plaatsen en exploiteren van laadinfrastructuur is geen rol voor de overheid maar voor marktpartijen (CPO's).

CPO's kunnen niet verplicht worden laadinfrastructuur te exploiteren.

CPO's zullen laadinfrastructuur plaatsen als er voldoende vraag is naar laadsessies

Daarvoor is het aantal BEV vrachtauto's doorslaggevend.

Op zeer lange termijn zijn substantiële aantal BEV vrachtauto's op de weg en is er op landelijk niveau voldoende vraag naar laadsessies en rechtvaardigt dat investeringen in een landelijk dekkend laadinfrastructuur.

Via AanZET wordt de aanschaf van vrachtauto's financieel ondersteund. Er is slechts budget voor een zeer beperkt aantal vrachtauto's.

Via Zero Emissie Zones wordt de inzet van BEV ondersteund in 30-40 steden.

De vraag naar laadsessies is nu onvoldoende om overal laadpalen te plaatsen.

CPO's moeten verleid worden om eerder/sneller en vaker te investeren in laadinfrastructuur voor BEV vrachtauto's.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

CPO's zullen eerder investeren in de realisatie van logistieke laadlocaties voor zware voertuigen dan zonder ondersteuning waardoor laadmogelijkheden een minder grote belemmering zullen zijn voor de ingroei van BEV vrachtauto's.

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

- Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid (U&H) omdat het beleid uitgevoerd moet worden door een uitvoeringsorganisatie.
- Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid (U&H) omdat het beleidsvoornemen gehandhaafd moet worden of toezicht nodig is.
- Data Protection Impact Assessment (DPIA).
- Bedrijfseffectentoets.

5. Wat is de voorkeursoptie?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) Wat is het voorstel?

Een investeringsregeling met subsidie voor een deel van de initiële investering. De regeling ondersteunt niet alleen in een deel van investeringskosten voor de laadinfrastructuur zelf, maar ook de realisatie van de netaansluiting en eventuele batterij-opslag in geval van beperkte netcapaciteit. Hierdoor wordt het ook mogelijk om logistiek laden aan te bieden op plekken waar dit onder normale omstandigheden niet mogelijk zou zijn.

Uiteindelijk zal dit op langere termijn bijdragen aan het komen tot een landelijk dekkend netwerk dat aansluit bij de laadbehoefte.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

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

Doeltreffendheid:

Laadinfrastructuur mag geen belemmering vormen voor de inzet van BEV vrachtauto's. Zonder laadinfrastructuur kan dit type voertuigen niet functioneren. Het draagt daarom bij aan het behalen van diverse doelstellingen uit het Klimaatakkoord (2e orde effect en 3e orde effect Overheidsdoelen).

De regeling stuurt op de daadwerkelijk en versnelde realisatie van laadinfrastructuur langs Nederlandse wegen waardoor ook een bijdrage wordt geleverd aan de nieuwe AFIR-verplichtingen. Dat zijn objectief te meten resultaten. De koppeling van laadinfrastructuur met batterij-opslag kan bovendien een doeltreffende maatregel zijn in het geval er sprake is van netcongestie.

Doelmatigheid:

De regeling is bedoeld om een versnelling te bewerkstelligen. Dat houdt ook in dat er al een zekere basis is waar vanuit wordt geopereerd. In dit geval een bestaande, relatief volwassen, markt van laadinfra aanbieders⁴. Door financiële steun (binnen AGVV-kader) aan deze aanbieders te bieden, willen wij hen motiveren op korte termijn laadinfrastructuur voor BEV vrachtauto's te exploiteren. De aanbieders/de markt is daarmee nog altijd zelf eerst aan zet en investeert voor eigen rekening het grootste deel (80%) van de investering. De regeling moet het laatste zetje geven.

Uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief doenvermogen, regeldruk en handhaving):

Een deel van de potentiële aanvragers heeft ervaring met subsidieaanvragen (CEF). RVO.nl wordt geconfronteerd met extra uitvoeringskosten. Deze worden geschat op maximaal 10% van het programmabudget. De uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en het frauderisico zijn expliciete speerpunten voor RVO.nl. Er zal gericht worden gecommuniceerd richting de doelgroepen, waarbij veel nadruk wordt gelegd op de voorwaarden.

Een gevolg is ook een beperkte toename van administratieve lasten bij het investeren in laadinfra als de aanvrager zich wil kwalificeren voor de subsidie. De administratieve lasten worden geschat op maximaal 4 uur.

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

Een mogelijk risico is dat ondernemers hun investeringen op een later moment zonder steun toch zouden hebben gedaan. Dit risico is niet volledig uit te sluiten. Verder kan ook in dat verband worden verwacht dat ondernemers hun investeringen in laadinfrastructuur zullen uitstellen tot na publicatie en openstelling van de regeling.

Onzekerheden zijn er rondom de investeringsbereidheid bij veranderende randvoorwaarden. Denk hierbij aan de beschikbaarheid van de netcapaciteit en grondposities en marktpenetratie van BEV vrachtauto's.

⁴ De markt is volwassen geworden door het ontwikkelen van laadinfra voor personenvoertuigen. Van hieruit zijn laders voor grotere vermogens ontwikkeld die nu voor vrachtwagens ingezet kunnen worden

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

In opdracht van IenW zal de regeling door RVO worden uitgevoerd. Onderdeel van deze opdracht is ook het periodiek monitoren van het verloop van de regeling zowel kwantitatief als kwalitatief. Verder zal het Ministerie een vinger aan de pols houden om het verloop van de regeling te beoordelen op het behalen van beoogde doel/ 1e orde effect.