



TER BESLISSING

Aan Minister en Staatssecretaris

Datum

19 februari 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/14176

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Programmadirectie
Vrachtwagenheffing

Beslistermijn

04-03-2024

Bijlage(n)

4

nota

Start internetconsultatie subsidieregeling private
laadinfrastructuur

Aanleiding

- In het Klimaatakkoord is afgesproken dat alle wegmobiliteit in 2050 emissievrij dient te zijn. Daarom ondersteunt het ministerie ondernemers bij de aanschaf van emissievrije voertuigen. Voor batterij-elektrische voertuigen is laadinfrastructuur noodzakelijk. Om ondernemers te helpen bij de overstap naar een batterij-elektrisch voertuig wordt daarom gewerkt aan een subsidieregeling voor private laadinfrastructuur bij bedrijven.
- De staatssecretaris heeft aangegeven rond de zomer van 2024 deze regeling open te stellen. Inzet is daarom om de subsidieregeling 1 september te openen. Om deze deadline te halen, is het wenselijk dat uiterlijk eind februari 2024 de internetconsultatie begint.

Geadviseerd besluit

- Graag uw akkoord met de start van de internetconsultatie over de subsidieregeling private laadinfrastructuur.
- Graag uw akkoord met het verzenden van bijgevoegde brief, waarin de Tweede Kamer wordt geïnformeerd over de start van de internetconsultatie van:
 - deze regeling,
 - en de subsidieregeling publieke laadinfrastructuur voor zware voertuigen (zie laatste bullet onder 'kernpunten').

Kernpunten

- De regeling wil ondernemers stimuleren laadinfrastructuur te realiseren op eigen terrein.
- Ondernemers kunnen subsidie aanvragen voor advies over de realisatie van laadinfrastructuur en voor de investering in de aanleg van laadinfrastructuur.
- Voor de subsidieregeling komen zes verschillende doelgroepen in aanmerking, t.w. logistiek/vrachtwagens (inclusief bouwlogistiek), personenauto's bij werkgevers, bestelauto's, OV-bussen, taxi's en doelgroepenvervoer. De doelgroepen zijn gebundeld in één regeling om de uitvoering te ontlasten én om één aanvraagpunt te kunnen hanteren.
- Het uitgangspunt is om de subsidieregeling te financieren vanuit het klimaat- en transitiefonds (cumulatief €261 miljoen tot en met 2030) en uit de terugsluis van de vrachtwagenheffing (cumulatief €145 miljoen tot en met 2030). Vanzelfsprekend is dit afhankelijk van de prioriteiten van het toekomstige kabinet en de instemming van de Staten-Generaal met de

begroting over de verschillende jaren. De voorliggende internetconsultatie onderzoekt op welke wijze de regelingen beter kunnen functioneren en brengt geen financiële consequenties met zich mee.

- Voor de besteding vanuit de terugsluis van de vrachtwagenheffing wordt een meerjarenprogramma 2026-2030 opgesteld. Over de verdeling van de middelen over de activiteiten moeten nog afspraken worden gemaakt. Daarom staan de bedragen in de tabel op PM. De inzet is om dit meerjarenprogramma op Prinsjesdag 2024 te publiceren.
- Het doel is om de regeling voor 1 september 2024 te openen. Voor een deel van de benodigde middelen voor openstelling is het noodzakelijk een begrotingsmutatie door te voeren bij voorjaarsnota (VJN).
- De regeling valt onder de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de directies Duurzame Mobiliteit en Vrachtwagenheffing en Tijdelijke Tolheffing.
- Deze regeling vergroot de vraag naar elektriciteit en daarmee de druk op het elektriciteitsnet. In de context van netcongestie is het van belang om te kijken naar de mogelijkheden om netbelasting te minimaliseren.
- De subsidieregeling private laadinfrastructuur is aanvullend op de subsidieregeling publieke laadinfrastructuur voor zware voertuigen. Gezamenlijk dragen de regelingen bij aan een dekkend netwerk van laadinfrastructuur in Nederland. Op korte termijn start ook de internetconsultatie voor de subsidieregeling publieke laadinfrastructuur voor zware voertuigen. De staatssecretaris wordt hier separaat over geïnformeerd (IENW/BSK-2024/18386).

Datum

19 februari 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/14176

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Programmadirectie
Vrachtwagenheffing

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

4

Krachtenveld

- Bedrijven en brancheorganisaties zijn gedurende het voortraject meegenomen en op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen binnen de regeling. Zo heeft op 29 november 2023 een mkb-toets plaatsgevonden. Door de grote interesse hebben er twee parallelgesprekken plaatsgevonden met in ieder gesprek negen mkb-ondernemers. Uit deze gesprekken blijkt dat ondernemers ervoor openstaan om te elektrificeren, maar dat de hoge kosten hen tegenhouden. De subsidieregeling wordt dan ook verwelkomd om de kosten te drukken. Netcongestie blijft echter een zorg. Het verslag van de mkb-toets is opgenomen in de bijlagen.
- Daarnaast heeft er op 17 januari 2024 een bijeenkomst plaatsgevonden met brancheorganisaties, waar zij zijn geïnformeerd over de aankomende internetconsultatie en daarnaast alvast inzichten en meningen van belanghebbenden over de regeling zijn verzameld.
- Netbeheer Nederland en ElaadNL zijn op de hoogte van de voorgenomen subsidieregeling en willen graag meedenken over wat er mogelijk is om netbelasting te minimaliseren en welke rol zij daarin kunnen spelen.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kamerbrief Start Internetconsultatie Subsidieregelingen Laadinfrastructuur	In de brief informeert u de Tweede Kamer over beide subsidieregelingen voor laadinfrastructuur.
2	Concept-regeling private laadinfrastructuur	De regelingstekst zoals deze beschikbaar zal komen voor internetconsultatie.
3	Beleidskompas subsidieregeling private laadinfrastructuur	Beleidskompas ter onderbouwing van de subsidieregeling.
4	Verslag MKB-toets	Verslag van de bijeenkomst waarbij mkb-ondernemers zijn bevraagd over de regeling.

Datum

19 februari 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/14176

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Programmadirectie
Vrachtwagenheffing

Aan

Minister en Staatsecretaris

Bijlage(n)

4

Toelichting

Europese context

De regeling valt binnen het EU-staatssteunkader van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV) en het Kaderbesluit I en M. In lijn met de AGVV bedraagt de steunintensiteit voor deze subsidieregeling voor grote ondernemingen maximaal 20% en voor mkb-ondernemingen maximaal 40% van de kosten voor de realisatie van laadinfrastructuur. Subsidie voor advies over de realisatie wordt verstrekt onder de de-minimisverordening en daarbij geldt een subsidiepercentage van 50%.

Politieke context

- In reactie van 13 juni 2023 op de motie van het lid Koerhuis c.s.¹ waarin de overheid is gevraagd een tijdspad op te stellen voor de verduurzaming van vrachtwagens, inclusief de beschikbaarheid en betaalbaarheid van elektrische vrachtwagens en tank- en laadinfrastructuur, wordt aangekondigd dat IenW werkt aan twee subsidieregelingen, één voor publieke en één voor private laadinfrastructuur.² In deze Kamerbrief werd nog uitgegaan van openstelling begin 2024.
- In de Kamerbrief van de minister voor Klimaat en Energie c.s.³ wordt geconstateerd dat netcongestie in toenemende mate een knelpunt begint te worden voor mobiliteit.
- Met de motie van het lid Krul c.s.⁴ wordt het kabinet verzocht met behulp van de bestaande plannen de Kamer te informeren over hoe, in samenwerking met medeoverheden, netbeheerders, bedrijven en andere betrokkenen, voldoende laadpaalinfrastructuur voor zware voertuigen gerealiseerd zal worden, en daarin ook een lijst van mogelijke acties en een tijdspad op te nemen hoe het ondernemers gaat stimuleren en helpen bij het realiseren van

¹ Kamerstuk 22112-3683.

² Kamerstuk 31305-428.

³ Kamerstuk 29023-451.

⁴ Kamerstuk 22112-3705.

private laadpaalinfrastructuur voor zware voertuigen. In reactie op deze motie wordt een Kamerbrief voorbereid waarin deze bredere aanpak wordt toegelicht. Deze brief is gepland in het tweede kwartaal van dit jaar.

- Tijdens het nota-overleg MIRT op 22 januari vroeg Kamerlid Olger van Dijk aandacht voor ondersteuning van het mkb bij de transitie naar emissievrij vervoer en riep daarbij op tot het opzetten van een MKB-loket. De Minister heeft bij de beantwoording aangegeven dat er in het kader van deze subsidieregeling door RVO een loket wordt opgezet, waar ondernemers terecht kunnen voor informatie over laadinfrastructuur. Daarnaast is het voor ondernemers mogelijk subsidie aan te vragen voor maatwerkadvies

Datum

19 februari 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/14176

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Programmadirectie
Vrachtwagenheffing

Aan

Minister en Staatsecretaris

Bijlage(n)

4

Concept-regeling

- De subsidie heeft tot doel de stimulering van kennis over, advies voor en realisatie van private laadinfrastructuur. Het achterliggende doel is dat laden geen belemmering mag vormen voor de transitie naar elektrisch vervoer.
- Daartoe vergoedt de regeling een deel van de kosten van het advies over de benodigde laadinfrastructuur en/of een deel van de daadwerkelijke realisatiekosten van de laadinfrastructuur.
- Daarnaast kunnen sommige ondernemers ook aanspraak maken op de Milieu Investeringsaftrek (MIA). Het stapelen van beide regelingen is mogelijk, mits de totale steun binnen de Europese steunkaders blijft.
- De concept-regeling hanteert de volgende aanvraagclusters: 1) normaal vermogen laadinfrastructuur voor personen- en bestelauto's en taxi- en doelgroepenvervoer, 2) hoog vermogen laadinfrastructuur voor logistiek en 3) laadinfrastructuur voor OV-bussen. Tussen de clusters zitten financiële schotten. Het budget van het ene cluster kan niet ingezet worden voor aanvragen uit een ander cluster.
- Sommige ondernemers hebben batterij-containers in combinatie met zonnepanelen op hun bedrijventerrein geplaatst. Overdag worden deze batterijen opgeladen met zonne-energie, waarna de batterijen 's nachts de vrachtwagens kunnen laden. Dit kan een oplossing zijn in gevallen dat sprake is van netcongestie. In de meeste gevallen zijn is het aantal zonnepanelen echter onvoldoende om aan de stroomvoorziening van een elektrische vrachtwagen te voldoen en dient de batterij ook door het stroomnet opgeladen te worden. Dit kan de krapte op het elektriciteitsnet zelfs vergroten, waarschuwt CE Delft in een recente studie. Vandaar dat subsidie voor batterijen vooralsnog niet is opgenomen in deze subsidieregeling. Er wordt nog onderzocht of – en zo ja, onder welke voorwaarden – batterijen in de regeling opgenomen moeten worden.

Financiële overwegingen

- Om de regeling te financieren komt naar verwachting geld beschikbaar vanuit het klimaat- en transitiefonds (KTF) en de terugsluis van de vrachtwagenheffing. Er is nog wel onzekerheid over de dekking, daarom wordt in de internetconsultatie alleen onderzocht via een concept-regelingstekst waar de regeling beter zou kunnen functioneren
- De beoogde gelden van het KTF zullen met de Voorjaarsbesluitvorming 2024 in de begroting als subsidiegelden worden geoormerkt. Dit vergt nog instemming van het Ministerie van Financiën.
- Door te werken met aanvraagclusters wordt het budget van enkele separate modaliteiten samengevoegd in een gezamenlijke aanvraagcategorie.

- Hieronder is een conceptverdeling van de KTF middelen en terugsluismiddelen weergegeven, deze zijn nog afhankelijk van besluitvorming over de Voorjaarsnota:

Datum
19 februari 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/14176

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Programmadirectie
Vrachtwagenheffing

Aan
Minister en Staatsecretaris

Bijlage(n)
4

Financieringsbron	Jaar							Totaal
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Cluster 1: Personen- en bestelauto's en Taxi- en doelgroepenvervoer								
KTF: Slim privaat laden								
KTF: Taxi- en doelgroepenvervoer								
Cluster 2: Logistiek								
KTF: Privaat laden voor vrachtvervoer								
Terugsluis Vrachtwagenheffing	10,0	15,0	PM	PM	PM	PM	PM	25,0
Cluster 3: OV-bussen								
KTF: Laden voor OV-bussen								
Totaal								

*Bedragen in miljoenen euro's (€ mln.)

Uitvoering

- De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) wordt de uitvoerder van deze regeling. Er zal nog een opdrachttoets plaatsvinden.