

Vergaderjaar 2023–2024

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 450**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 maart 2024

In het tweeminutendebat op 13 juni jl. is de inzet van Nederland ten aanzien van de herziening van Europese emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen<sup>1</sup> besproken. Naar aanleiding hiervan is de motie van het lid Krul<sup>2</sup> door de Kamer aangenomen. Met deze motie wordt de regering verzocht om:

- met behulp van 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 tijdpad op te nemen hoe de regering ondernemers gaat stimuleren en helpen bij het realiseren van private laadpaalinfrastructuur voor zware voertuigen;
- een verkenning aan de Kamer toe te sturen over of en hoe hogere aanschafkosten voor zero-emissietrucks en de hoge kosten voor realisatie van private laadpaalinfrastructuur zorgen voor hogere geschatte maatschappelijke kosten voor consumenten.

In deze brief ga ik in op de bovenstaande verzoeken.

**Plan voor realisatie van voldoende laadinfrastructuur voor zware voertuigen**

Zoals ik heb beschreven in de Kamerbrief «Realisatie laadinfrastructuur voor vrachtwagens»<sup>3</sup> van 13 juni jl. mag logistieke laadinfrastructuur geen belemmering vormen voor de verduurzaming van het vrachtvervoer. Er moet zowel bij bedrijven zelf, als onderweg voldoende gelegenheid zijn om te kunnen laden. Daarom is het belangrijk dat de uitrol van logistieke laadinfrastructuur wordt versneld.

<sup>1</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3683.

<sup>2</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3705.

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 406.

In de brief van 13 juni jl. beschrijf ik ook de aanpak die het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hiervoor gebruikt. Deze bestaat op hoofdlijnen uit: het maken van goede prognoses zodat de laadinfrastructuur gelijke tred houdt met de ontwikkeling van de vloot, het uitwerken van een uitvoeringsagenda en het aanjagen van de praktische realisatie van laadinfrastructuur.

Bij het realiseren van een dekkend netwerk van publieke logistieke laadinfrastructuur streeft het ministerie ernaar om te voldoen aan de doelstellingen van de Europese verordening infrastructuur alternatieve brandstoffen, de Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR). Zowel het stimuleren van laden op verzorgingsplaatsen als het aanjaagprogramma Logistiek Laden (LoLa) zullen bijdragen aan de versnelde realisatie van publieke laadlocaties voor zware voertuigen. Hier wordt de komende jaren dan ook sterk op ingezet. Daarnaast heeft het ministerie Rijkswaterstaat opdracht gegeven het pilotprogramma Living Lab Heavy Duty Laadpleinen uit te voeren. Samen met marktpartijen worden er in dit programma op een zestal laadlocaties belangrijke data en ervaringen verzameld over het opladen van zware vrachtvoertuigen.

Het overgrote deel van de elektrische vrachtwagens zal echter gaan laden op eigen terrein of bij de klant of leverancier. In veel gevallen gaan zij laden op of bij bedrijventerreinen. Samen met medeoverheden, netbeheerders en andere betrokkenen creëren we randvoorwaarden om bedrijven te ondersteunen bij het realiseren van deze private logistieke laadinfrastructuur.

Vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zorgt de werkgroep Logistieke Laadinfrastructuur ervoor dat de ontwikkeling van laadinfrastructuur in Nederland gelijke tred blijft houden met het aantal elektrische vrachtwagens. Dit gebeurt onder andere door het uitvoeren van onderzoek, het opstellen van laadprognoses en uitbrengen van advies. De zes NAL-samenwerkingsregio's en gemeenten bieden bedrijven kennis en advies omtrent elektrificatie van transport en realisatie van laadinfrastructuur. Tevens brengt de NAL Vliegende Brigade de laadbehoefte op bedrijventerreinen in kaart. De Vliegende Brigade werkt hierbij nauw samen met de NAL-samenwerkingsregio's, gemeenten, netbeheerders en bedrijven(terreinen). De beschikbaarheid van voldoende netcapaciteit voor de verduurzaming van logistiek is een zorgpunt. Ik ben hierover doorlopend in gesprek met de hiervoor beleidsverantwoordelijke Minister voor Klimaat en Energie.

Ook is mijn ministerie voor zowel publiek toegankelijke als private logistieke laadinfrastructuur een meerjarige subsidieregeling aan het voorbereiden. Met de Kamerbrief «Start Internetconsultatie Subsidieregelingen Laadinfrastructuur»<sup>4</sup> is de Kamer hier op 4 maart jl. over geïnformeerd.

Deze en andere maatregelen voor de realisatie van voldoende laadinfrastructuur voor vrachtwagens staan uitgebreid beschreven in de eerdergenoemde Kamerbrief «Realisatie laadinfrastructuur voor vrachtwagens». Aanvullend geeft de Kamerbrief «Plan en tijdspad voor verduurzaming van vrachtwagens»<sup>5</sup> van 9 oktober jl. een breed overzicht van acties en maatregelen voor de verduurzaming van vrachtwagens op de korte termijn (tot 2030), middellange termijn (2030 tot 2040) en lange termijn (2040 tot 2050).

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 446.

<sup>5</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 428.

## **Verkenning doorbelasting investeringskosten zero-emissie logistiek aan consumenten**

Naar aanleiding van de motie van het lid Krul<sup>6</sup> heeft het ministerie het onderzoeksbureau Panteia opdracht gegeven om een verkenning uit te voeren naar de mogelijke doorbelasting van de investeringskosten voor zero-emissietrucks en laadinfrastructuur aan consumenten. Het resulterende onderzoeksrapport is als bijlage aan deze brief toegevoegd. De conclusie van het rapport<sup>7</sup> is dat het effect van extra investeringen in zero-emissie (ZE)-logistiek op de prijs van consumentenproducten hoogstwaarschijnlijk marginaal blijft, zowel tot het jaar 2030 als daarna.

### *Tot 2030*

Het aantal ZE-trucks groeit gestaag, maar zal tot 2030 relatief beperkt blijven ten opzichte van het totale aantal vrachtwagens op de Nederlandse wegen. De groei van het aantal ZE-trucks zal naar verwachting niet leiden tot prijsstijgingen van consumentenproducten. Dit komt ook doordat het kostenaandeel van transport in een productprijs relatief beperkt is.

### *Na 2030*

Na 2030 wordt een grotere instroom van ZE-trucks verwacht, maar ook dan lijkt het kosteneffect door ZE-logistiek voor consumenten beperkt te blijven. Hierbij speelt mee dat de total cost of ownership (TCO) van ZE-trucks naar verwachting rond 2030 eerst neutraal en dan positief wordt t.o.v. dieseltrucks. Transport zal duurder worden, ook als hiervoor dieseltrucks gebruikt worden. Dit komt door stijgende kosten van arbeid en energie en het toekomstige bepalen van CO<sub>2</sub>-uitstoot als onderdeel van de beleidstransitie naar ZE-vervoer. Door de brede kostenstijging van consumentengoederen blijft het aandeel van transportkosten in de totale productprijs echter ongeveer gelijk.

### **Tot slot**

Het ministerie blijft zich inzetten voor de verduurzaming van het vrachtvervoer en de belangrijke randvoorwaarde van voldoende publieke en private logistieke laadinfrastructuur.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen

---

<sup>6</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3705.

<sup>7</sup> Panteia (2023) Verkenning doorberekening investeringen ZE-logistiek aan consumenten.