



Adviescollege
toetsing regeldruk

> **Retouradres** Postbus 16228 2500 BE Den Haag

Aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. V.L.W.A. Heijnen
Postbus 20401
2500 EK DEN HAAG

**ATR, Adviescollege
toetsing regeldruk**
Rijnstraat 50
2515 XP Den Haag

Postbus 16228
2500 BE Den Haag

Onze referentie MvH/RvZ/RS/JE/bs/ATR3292/2024-U025

Uw referentie

T 070 310 86 66

E info@atr-regeldruk.nl

www.atr-regeldruk.nl

Datum 22 maart 2024

Betreft Subsidie Publieke Laadinfrastructuur zwaar vervoer

Geachte mevrouw Heijnen,

Op 16 februari 2024 is de voorgenomen *Subsidieregeling publieke laadinfrastructuur zwaar vervoer* voor toetsing aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd. Het doel van de subsidie is om de uitrol van publieke laadinfrastructuur voor elektrische vrachtauto's te versnellen en daarmee bij te dragen aan de transitie naar duurzame mobiliteit. Investeerders in (openbare) laadinfrastructuur kunnen op basis van deze regeling subsidie verkrijgen. Deze subsidie kan bijdragen aan het sluitend maken van een business case voor publieke laadinfrastructuur.

Toetsingskader

ATR beoordeelt de regeldrukgevolgen aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nuloptie (nut en noodzaak): is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?
4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

1. Nut en noodzaak

Het aantal elektrische vrachtauto's in Nederland neemt toe, maar is nog beperkt.¹ Tegelijkertijd investeren bedrijven op dit moment nog maar beperkt in nieuwe laadlocaties voor deze voertuigen. De subsidieregeling onderkent dat het hierbij gaat om een 'kip-ei-dilemma': beschikbare laadinfrastructuur is een vereiste voor ondernemers om over te gaan op elektrische vrachtwagens, terwijl het aanleggen van deze laadinfrastructuur pas aantrekkelijk is wanneer er voldoende elektrische voertuigen rijden. De voorgestelde subsidieregeling heeft tot doel dit dilemma te doorbreken door de ontwikkeling van publieke oplaadinfrastructuur voor elektrische vrachtwagens te stimuleren.

Het kabinet acht het voorzien in voldoende laadinfrastructuur ook van belang vanwege a) de invoering van zero-emissiezones voor stadslogistiek per 2025 en b) de verplichtingen

¹ In 2023 werden ruim 400 nieuwe elektrische vrachtwagens op kenteken gezet. In totaal staan er begin 2024 ruim 850 elektrische vrachtwagens geregistreerd. In het klimaatbeleid voor mobiliteit wordt uitgegaan van in totaal 16.000 elektrische vrachtwagens in 2030.

waaraan Nederland moet voldoen op grond van verordening 2023/1804 (*Alternative Fuels Infrastructure Regulation*; (AFIR)).

Het te verkrijgen subsidiebedrag voor bedrijven varieert van 25.000,- euro tot maximaal 486.000,- euro per aanvrager, afhankelijk van de aard en omvang van de investering in openbare laadvoorzieningen.

Het college constateert dat het voorstel nut en noodzaak van de subsidieregeling in algemene zin onderbouwt. Daarbij is tevens van belang dat via andere regelingen ook de aanschaf van elektrische vrachtwagens wordt gestimuleerd. Het college ziet aanleiding voor twee adviespunten.

Doelen uit AFIR voor eind 2025

De toelichting geeft aan dat de subsidieregeling bijdraagt aan het voldoen aan de verplichtingen uit AFIR voor eind 2025, 2027 en 2030. Een belangrijk kernpunt van AFIR is de regionale spreiding van publieke laadinfrastructuur. Zo is er bijvoorbeeld de verplichting dat eind 2030 op het kernwegennetwerk in elke rijrichting binnen 60 kilometer openbaar toegankelijke laadpools moeten zijn geïnstalleerd voor zware elektrische voertuigen. Deze afstandsnorm is de reden dat in de subsidieregeling Nederland is opgedeeld in twee-cijferpostcodegebieden. De subsidieregeling kent maximaal voor twee van deze locaties subsidie toe aan de realisatie van laadinfrastructuur, om daarmee spreiding te waarborgen. De verplichtingen die uit AFIR volgen voor eind 2030, en waar Nederland als EU-lidstaat aan moet voldoen, zijn duidelijk. De verplichtingen die uit AFIR volgen voor eind 2025 zijn dat niet. Hierdoor is niet goed te bepalen in welke mate de regeling bijdraagt aan het halen van die verplichtingen en de achterliggende doelen.

1.1 Het college adviseert toe te lichten wat de verplichtingen uit AFIR zijn voor eind 2025 en in welke mate de regeling bijdraagt aan de realisatie van deze verplichtingen en de achterliggende doelen.

Businesscase wisselend per gebied

De subsidieregeling heeft Nederland opgedeeld in ruim 90 tweecijferige postcodegebieden. Per gebied kan op grond van de regeling voor maximaal twee aanvragen subsidie worden verstrekt. De bedragen zijn daarbij per type voorziening gelijk.

Het college merkt op dat de businesscase van een bedrijf dat wil investeren in openbare laadinfrastructuur voor zware voertuigen per gebied kan verschillen. In de gebieden met zero-emissiezones zal mogelijk eerder en met meer elektrische vrachtwagens worden gereden dan in bepaalde gebieden waar nog geen aanvullende regels gelden gericht op elektrische verkeer. Ook is het voorstelbaar dat transport met elektrische vrachtauto's meer voorkomt op routes via strategische verkeersknooppunten en transportcorridors (binnen Nederland en als onderdeel van het Europees wegennetwerk). Deze verschillen zijn van invloed op de mate waarin en de tijd waarbinnen een bedrijfsinvestering in openbare laadinfrastructuur zich terug kan verdienen.

Mede om te voldoen aan de verplichtingen uit AFIR beoogt de subsidieregeling bij te dragen aan voldoende spreiding en dekking van openbare laadinfrastructuur in alle gebieden in Nederland. De subsidieregeling lijkt geen differentiatie naar gebieden in

Nederland te omvatten, om daarmee rekening te houden met de verschillen in de businesscases voor laadinfrastructuur. Dit kan betekenen dat het subsidiebedrag voor laadinfrastructuur in bepaalde gebieden toereikend is om de businesscase sluitend te maken. Maar ook dat dit voor andere gebieden niet het geval is, en ondanks de subsidie er nog geen investeringen zullen plaatsvinden. Het ontbreken van enige differentiatie in de hoogte van de subsidie kan zodoende voldoende spreiding en dekking van het laadinfrastructuur netwerk, en daarmee de mate en snelheid van doelbereik van de regeling beperken.

1.2 Het college adviseert het mogelijk te maken bij de subsidie rekening te houden met verschillen in businesscases voor openbare laadinfrastructuur.

Opvolging van adviespunt 1.2 kan volgens het college via bijvoorbeeld differentiatie in subsidiebedragen of een 'opslag' voor specifieke situaties. Indien adviespunt 1.2 niet wordt opgevolgd, geeft het college in overweging om in de evaluatie van de eerste aanvraagperiode expliciet aandacht te besteden aan de verschillen tussen regio's, de gerealiseerde spreiding en dekking van de laadinfrastructuur, en de businesscases die daarbij aan de orde zijn. Het college geeft daarbij mee ook te bezien hoe de realisatie van de laadinfrastructuur en de spreiding daarbij zich verhoudt tot de nu gekozen postcodegebieden, de belangrijke transportcorridors en de nadere regulering van zero-emissie vervoer (waaronder de zero-emissiezones voor vrachtwagens).

2. Minder belastende alternatieven

De verwachting is dat vijf tot vijftien partijen subsidieaanvragen zullen indienen op grond van de regeling. Aanvragers mogen meerdere aanvragen doen. De regeling bepaalt dat zij maximaal twee aanvragen per week mogen indienen. Daarnaast kan per tweecijferig postcodegebied voor maximaal twee aanvragen subsidie wordt verstrekt.

Het college heeft begrip voor het streven naar spreiding van de subsidieverlening over gebieden in Nederland. Evenals voor het willen voorkomen dat één partij bij de start van de subsidieregeling aanspraak maakt op een aanzienlijk deel van het totaal beschikbare subsidiebedrag. Desalniettemin heeft de voorgestelde procesinrichting van de subsidieregeling een aantal nadelen. Allereerst dienen partijen die voor meer dan twee locaties subsidie willen aanvragen, deze aanvragen uit te voeren op meerdere momenten. Bijvoorbeeld in drie achtereenvolgende weken. De aanvragende partij dient telkens na een week na te gaan of alsnog een subsidieaanvraag kan worden ingediend voor een bepaald nieuw gebied. Dat zorgt voor extra tijdsbesteding en ervaren regeldruk.

Daarbij bestaat tevens de kans dat een gebied waarvoor de partij in kwestie een aanvraag wil indienen na week 1 al "vol" zit (meer dan twee aanvragen daarvoor zijn ingediend). In dat geval kan het bedrijf geen succesvolle aanvraag meer indienen voor het betreffende gebied. Dit zorgt mogelijk ook voor (onbedoeld) strategisch bedrag bij aanvragende partijen. Zeker in het geval meerdere bedrijven voor meer dan twee locaties subsidie willen aanvragen en mogelijk voor eenzelfde gebied interesse hebben.

Aanvullend constateert het college dat de toelichting niet duidelijk maakt welke alternatieve uitwerkingen zijn overwogen voor de gekozen afbakening van het aanvraagproces. Hierbij kan worden gedacht aan de mogelijkheid voor partijen om voor meer dan

twee locaties subsidie te kunnen aanvragen in het eerste tijdsvak en daarbij bijvoorbeeld een (voorlopig) maximum subsidiebedrag per partij vast te stellen in de regeling.

2.1 Het college adviseert nader te onderbouwen waarom is gekozen voor maximaal 2 aanvragen per tijdvak en daarbij aandacht te besteden aan overwogen alternatieven voor dit maximum en waarom daarvoor niet is gekozen.

3. Werkbaarheid

De uitrol van openbare oplaadinfrastructuur voor zware voertuigen komt nog maar langzaam op gang vanwege het beperkte aantal elektrische vrachtwagens en daardoor de moeilijke businesscase voor laadlocaties. De subsidieregeling draagt er aan bij om deze businesscase mogelijk te maken.

Aanvullend merkt het voorstel op dat ook netcongestie een oorzaak is voor de langzame uitrol van oplaadinfrastructuur. Daaruit volgt dat voldoende netcapaciteit een noodzakelijke voorwaarde is voor een succesvolle transitie naar duurzame mobiliteit. De afgelopen periode hebben zich de nodige problemen voorgedaan vanwege te beperkte netcapaciteit. Zo waren er bedrijven die geen aansluiting kon krijgen op het stroomnet. Ook voor de investeringsbeslissing bij laadinfrastructuur speelt dit mee. Alleen onder de voorwaarde dat voldoende netcapaciteit beschikbaar is, zullen bedrijven willen investeren in laadinfrastructuur. Om deze reden is het opvallend dat de toelichting bij de subsidieregeling geen verdere aandacht aan dit onderwerp besteedt. Zo maakt de toelichting bijvoorbeeld niet duidelijk welke maatregelen worden getroffen om netcongestie tegen te gaan en voldoende netcapaciteit te garanderen.

3.1 Het college adviseert te verduidelijken in hoeverre netcongestie de verdere uitrol van openbare laadinfrastructuur (en het doelbereik van de subsidieregeling) bedreigt en welke maatregelen worden getroffen om voldoende netcapaciteit te garanderen.

De problematiek met netcongestie zorgt ervoor dat bedrijven bepaalde investeringen en voorzieningen vooralsnog niet of soms pas na enkele maanden (en soms jaren) kunnen realiseren. Eén van de vereisten om in aanmerking te komen voor de subsidie is dat de laadvoorziening binnen 2 jaar na subsidieverlening volledig beschikbaar moet zijn voor gebruik voor zware elektrische wegvoertuigen. De subsidieregeling biedt bedrijven daarbij eenmalig de mogelijkheid een verzoek tot uitstel in te dienen (van 12 maanden). Hoewel 2 tot 3 jaar een relatief lange periode lijkt voor realisatie, kan dit gegeven de problematiek van netcongestie en eventuele vergunningprocedures te kort blijken. Een aanvraag tot uitstel van 12 maanden brengt daarbij ook weer aanvullende lasten met zich mee voor bedrijven. Tegen deze achtergrond is het volgens het college van belang de subsidievoorwaarden in de voorbereidende fase van de subsidieregeling nogmaals te bezien en daarbij te overwegen te kiezen voor ruimere termijnen. Dat kan ook het gebruik en het succes van de subsidieregeling ten goede komen.

3.2 Het college adviseert de subsidievoorwaarden werkbaar te formuleren en daarbij in het bijzonder rekening te houden met een reële realisatietermijn

van de laadinfrastructuur gegeven netcongestie en de (door)looptijden van onder andere vergunningsprocessen.

4. Gevolgen regeldruk

Het voorstel bevat een beknopte beschrijving van de regeldrukeffecten. De verwachting is dat het indienen van de subsidieaanvraag en de aanvraag tot vaststelling in totaal 4 tot 5 uur zal duren en daarmee resulteert in een regeldruk van maximaal 300,- euro per aanvraag. De regeldruk bedraagt volgens de toelichting minder dan 1,5% van het totaal te verkrijgen subsidiebedrag. Voor de totale looptijd van de subsidieregeling (2024-2029) gaat het voorstel uit van ongeveer 360 aanvragen, resulterend in een totale regeldruk van ongeveer 108.000,- euro.

Het college ziet geen aanleiding voor adviespunten met betrekking tot de regeldruk-analyse bij dit voorstel. Aanvullend merkt het college op dat onzeker is of de becijferde tijdsbesteding (4 tot 5 uur) voldoende is voor het formuleren en indienen van de aanvraag (en de vaststelling). Het college geeft daarom in overweging deze becijfering te verifiëren bij de sector en RVO en de uitkomst daarvan te vermelden in de toelichting.

Dictum

Gelet op de toetsing is het eindoordeel van ATR bij het voorstel:

De regeling niet vaststellen, tenzij met de adviespunten rekening is gehouden.

Het college benadrukt dat het dictum geen inhoudelijk oordeel is over de noodzaak of proportionaliteit van de regeling. Het dictum drukt uit dat de onderbouwing van het voorstel onvoldoende is. Zo maakt het voorstel niet duidelijk in welke mate het bijdraagt aan de realisatie van de verplichtingen uit AFIR voor eind 2025 en wordt geen aandacht besteedt aan een noodzakelijke voorwaarde (voldoende netcapaciteit) voor het slagen van de subsidieregeling en de beoogde transitie naar duurzame mobiliteit.

Het college vertrouwt erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Het verneemt graag van u op welke wijze u met onze adviespunten rekening houdt. Verder verzoekt het u om een eventuele wijziging van het voorstel voor te leggen aan het college, opdat wij kunnen beoordelen of een aanvullende zienswijze noodzakelijk is.

Hoogachtend,

w.g.

M.A. van Hees
Voorzitter

R.W. van Zijp
Secretaris