

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2458

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en voor Milieu en Wonen over *de e-laadinfrastructuur voor vrachtwagens* (ingezonden 13 maart 2020).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 15 april 2020).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Elektrische trucks: de techniek is klaar, nu de politiek nog»?¹

Antwoord 1

Ja, hier heb ik kennis van genomen.

Vraag 2

Klopt het dat er op dit moment geen openbare e-laadinfrastructuur voor elektrische trucks aanwezig is langs de snelwegen? Geldt dit ook voor andere Europese landen?

Antwoord 2

Voor openbare (snellaad)infrastructuur langs de snelwegen geldt dat deze op dit moment inderdaad veelal (nog) niet geschikt is voor e-trucks. Dit geldt niet alleen voor Nederland maar ook voor andere Europese landen.

Vraag 3

Deelt u mijn zorgen dat dit voor een onnodige vertraging kan zorgen bij de transitie naar elektrisch (goederen)vervoer over de weg?

Antwoord 3

Een goede openbare laadinfrastructuur is inderdaad belangrijk om de transitie naar elektrisch goederenvervoer over de weg op een voortvarende manier te laten verlopen. De e-trucks die op dit moment in Nederland rijden laden vooral bij private laadpunten. Wanneer deze in aantal toenemen zal ook de vraag naar publieke, openbare laadinfrastructuur toenemen. Er zal

¹ Truckstar, 2 februari 2020 (<https://truckstar.nl/elektrische-trucks-de-techniek-is-klaar-nu-de-politiek-nog/>)

zorgvuldig gekeken worden naar waar deze publieke laadpunten in aanvulling op de private laadinfrastructuur nodig zijn.

In de afspraken uit het Klimaatakkoord over de verduurzaming van het goederenvervoer zijn goede afspraken gemaakt over het realiseren van voldoende en robuuste logistieke laadinfrastructuur, om te voorkomen dat dit een belemmerende factor wordt bij de transitie naar elektrisch goederenvervoer over de weg. Logistieke laadinfrastructuur maakt onderdeel uit van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).

Tegelijkertijd worden er in de laadtechniek grote stappen worden gezet door de markt zelf. Zo presenteerde DAF en VDL onlangs nog een laadsysteem dat er door slim laden voor zorgt dat een e-truck per dag ruim 300 kilometer af kan leggen.

Vraag 4

Op welke manier wordt gezorgd voor een goede businesscase voor laadpunten voor e-trucks, zodat snel kan worden opgeschaald? Wordt hiermee rekening gehouden bij de implementatie van de RED2-richtlijn?

Antwoord 4

Een goede businesscase is inderdaad van belang voor de realisatie en exploitatie van laadinfrastructuur voor e-trucks. Zowel vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur als de Topsector Logistiek wordt hieraan gewerkt. Wanneer het aantal e-trucks dat potentieel gebruikt zal maken van openbare laadinfrastructuur toeneemt en het ook duidelijk wordt op welke locaties de laadbehoefte van deze trucks ligt, dan zal (bijvoorbeeld voor charge point operators) de businesscase voor openbare laadpunten sneller sluitend te maken zijn.

Ook de Nederlandse implementatie van de RED, middels de systematiek van de jaarverplichting, heeft in de afgelopen jaren een positieve bijdrage gehad op de businesscase van laadinfrastructuur in het algemeen. De exploitant kan via een laadpaal namelijk, als voldaan wordt aan alle voorwaarden, aantonen dat elektriciteit aan vervoer is geleverd. Met het hernieuwbare deel daarvan, bijvoorbeeld op basis van het landelijke gemiddelde, kunnen HBE's (Hernieuwbare Brandstofeenheden) verkregen worden welke de exploitant kan verhandelen aan brandstofleveranciers die een jaarlijkse verplichting hebben. Vanuit de RED en de jaarverplichting is echter geen sturing mogelijk tussen laadpunten voor bijvoorbeeld personenvervoer of e-trucks. Bij de implementatie van de RED2 wordt opnieuw gekeken naar de impact op de businesscase van laadinfrastructuur en aan het bijdragen aan het realiseren van de afspraken uit het Klimaatakkoord.

Vraag 5

Bent u bereid te kijken naar mogelijkheden voor een financiële stimulans in de vorm van bijvoorbeeld subsidies voor openbare e-laadinfrastructuur voor vrachtverkeer?

Antwoord 5

Op dit moment zijn er al verschillende mogelijkheden voor financiële ondersteuning als het gaat om het realiseren van laadinfrastructuur voor e-trucks. Zowel de Demonstratieregeling klimaattechnologieën en -innovaties in transport (DKTI) als de MIA/VAMIL bieden de mogelijkheid om logistieke laadinfrastructuur voor het eigen wagenpark te financieren. De MIA/VAMIL biedt alleen de mogelijkheid voor financiële ondersteuning van private logistieke laadinfrastructuur. Voor de DKTI-regeling geldt dat publiek toegankelijke laadinfrastructuur wel in aanmerking kan komen voor financiering wanneer dit onderdeel uitmaakt van het project waaraan een financiële bijdrage wordt toegekend.

De financieringsmogelijkheden van laadoplossingen maakt tevens onderdeel uit van de onderzoeksprogrammering voor logistieke laadinfrastructuur die in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur samen met de daarbij betrokken partijen wordt opgesteld.