

From: EK-postbus <postbus@eerstekamer.nl>
Date: Wednesday, June 17, 2026, 7:36 AM
Subject: FW: Dossier: Begrotingsstaten Infrastructuur en Waterstaat 2026 (9.36800 XII)

Attachments:

Commissie IenW-VRO.pdf

Van: 5.1.2.e @5.1.2.e <5.1.2.e@5.1.2.e>
Verzonden: dinsdag 16 juni 2026 12:07
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@eerstekamer.nl>
Onderwerp: FW: Dossier: Begrotingsstaten Infrastructuur en Waterstaat 2026 (9.36800 XII)

U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2.e @planck.org. [Ontdek waarom dit belangrijk is](#)

Geachte leden van de Vaste Commissie IenW,

Graag zou ik aan het eerdere bericht twee actuele krantenknipsels toevoegen.

Deze bevestigen heel direct en rechtstreeks vanuit de sector de reeds door ons aangekaarte problemen.

Er wordt in de artikelkop zelfs gesproken over 'stok in het wiel' inzake de energie transitie.

Bottom-line is duidelijk en driemaal negatief:

- Het Nederlandse powergrid heeft geen capaciteit voor electronen levering aan zwaar transport (trucks) en grote mobiliteit (bussen).
- De ondernemingen kunnen gewoonweg geen aansluitingverbredingen krijgen van de stroomnet beheerders.
- De utilization van EV trucks en bussen is dus laag (stilstand zegt de sector) en dat schaadt de energie transitie van de sector hard in het hart van de bedrijfsvoering (transitie wordt hierdoor economisch moeilijk).

Daarom is de 'charging while driving' technologie zo belangrijk.

Daarom dus ons advies:

Voorgesteld addendum (6 woorden):

“met waterstof gevoede range extender systemen”

Want pas dan heeft beroepsvervoer als sector en de energy transition at large daadwerkelijk toekomst.

Subsidiëren van stilstand is geen valid solution. Niet voor de energie transitie, alsmede ook niet voor de sector.

De aanwending van de kilometerheffing voor het beroepsvervoer kan grote vruchten dragen, maar niet zonder boven- en onderstaande slechts 6 woorden in grootte zijnde addendum.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Planck Foundation

PS: Mocht u de krantenknipsels als high-res afbeeldingen willen ontvangen: dat kan op uw verzoek.

From: 5.1.2.e <@planck.org> <5.1.2.e@planck.org>
Sent: Tuesday, April 21, 2026 12:11 PM
To: 5.1.2.e <@eerstekamer.nl> <5.1.2.e@eerstekamer.nl>;
postbus@eerstekamer.nl <postbus@eerstekamer.nl>
Subject: Dossier: Begrotingsstaten Infrastructuur en Waterstaat 2026 (9.36800 XII)

Geachte Griffer / Geachte 5.1.2.e

Hierbij wil ik onderstaande inbrengen voor de leden van de Commissie voor het betreffende agenda punt van vandaag. U vindt de inhoud ook in bijgesloten PDF.

Hoogachtend,

5.1.2.e

Betreft: Addendum AanZET-regeling ter voorkoming van verdere netcongestie

Dossier: Begrotingsstaten Infrastructuur en Waterstaat 2026 (9.36800 XII)

Geachte leden van de Commissie Infrastructuur en Waterstaat,

In het kader van uw behandeling van de begrotingsstaten Infrastructuur en Waterstaat 2026 wil ik uw aandacht vestigen op een structureel risico binnen de huidige invulling van de AanZET-subsidieregeling.

De opbrengsten uit de vrachtwagenheffing worden ingezet ter stimulering van elektrische vrachtwagens. Hoewel dit beleidsmatig begrijpelijk is vanuit emissiereductieperspectief, ontstaat er in de praktijk een fundamenteel knelpunt: het Nederlandse elektriciteitsnet beschikt momenteel niet over de capaciteit om grootschalige elektrificatie van zwaar transport te faciliteren. Netcongestie vormt reeds een significant en groeiend probleem voor industrie, woningbouw en energieprojecten.

Het verder stimuleren van laadpaal-afhankelijke elektrische vrachtwagens zal deze congestie aantoonbaar verergeren en kan daarmee contraproductief uitpakken voor zowel economische ontwikkeling als de energietransitie zelf.

Er bestaat echter een directe en effectieve mitigatiemogelijkheid, zonder afbreuk te doen aan de doelstellingen van de regeling: het richten van de AanZET-subsidie op elektrische vrachtwagens die zijn uitgerust met een waterstof-gevoede range extender. Deze technologie maakt het mogelijk om voertuigen tijdens het rijden van energie te voorzien, waardoor de afhankelijkheid van het elektriciteitsnet substantieel wordt verminderd.

De benodigde aanpassing is minimaal, maar impactvol.

Voorgesteld addendum (6 woorden):

“met waterstof gevoede range extender systemen”

Door deze toevoeging wordt de regeling toekomstbestendig gemaakt en wordt voorkomen dat publieke middelen onbedoeld bijdragen aan een verdere verslechtering van de netcongestieproblematiek.

Ik verzoek u dit addendum in overweging te nemen bij uw beraadslagingen. Eenzelfde systematiek geldt voor de STour-subsidieregeling gericht op touringcars en coaches.

Ook hier geldt dat volledige afhankelijkheid van laadinfrastructuur een directe extra belasting vormt voor het reeds overbelaste elektriciteitsnet. Dit is onwenselijk, mede gezien de huidige en voorziene netcongestieproblematiek.

Elektrificatie van touringcars en coaches blijft essentieel binnen het kader van zero-emission zones (ZEZ). Echter, deze doelstelling kan effectiever en robuuster worden gerealiseerd door

inzet van elektrische voertuigen met een waterstof-gevoede range extender. Deze systemen maken energievoorziening tijdens gebruik mogelijk en reduceren daarmee de afhankelijkheid van laadmomenten en netcapaciteit.

Een bijkomend voordeel is een significant hogere inzetbaarheid van voertuigen, doordat stilstand voor laden grotendeels wordt vermeden. Dit versterkt de economische haalbaarheid en versnelt de adoptie binnen de sector.

Het ligt derhalve in de rede om ook binnen de STour-regeling een vergelijkbaar addendum op te nemen als voorgesteld voor de AanZET-regeling.

Hoogachtend,

5.1.2.e

Planck Foundation

5.1.2.e

Betreft: Addendum AanZET-regeling ter voorkoming van verdere netcongestie

Dossier: Begrotingsstaten Infrastructuur en Waterstaat 2026 (9.36800 XII)

Geachte leden van de Commissie Infrastructuur en Waterstaat,

In het kader van uw behandeling van de begrotingsstaten Infrastructuur en Waterstaat 2026 wil ik uw aandacht vestigen op een structureel risico binnen de huidige invulling van de AanZET-subsidieregeling.

De opbrengsten uit de vrachtwagenheffing worden ingezet ter stimulering van elektrische vrachtwagens. Hoewel dit beleidsmatig begrijpelijk is vanuit emissiereductieperspectief, ontstaat er in de praktijk een fundamenteel knelpunt: het Nederlandse elektriciteitsnet beschikt momenteel niet over de capaciteit om grootschalige elektrificatie van zwaar transport te faciliteren. Netcongestie vormt reeds een significant en groeiend probleem voor industrie, woningbouw en energieprojecten.

Het verder stimuleren van laadpaal-afhankelijke elektrische vrachtwagens zal deze congestie aantoonbaar verergeren en kan daarmee contraproductief uitpakken voor zowel economische ontwikkeling als de energietransitie zelf.

Er bestaat echter een directe en effectieve mitigatiemogelijkheid, zonder afbreuk te doen aan de doelstellingen van de regeling: het richten van de AanZET-subsidie op elektrische vrachtwagens die zijn uitgerust met een waterstof-gevoede range extender. Deze technologie maakt het mogelijk om voertuigen tijdens het rijden van energie te voorzien, waardoor de afhankelijkheid van het elektriciteitsnet substantieel wordt verminderd.

De benodigde aanpassing is minimaal, maar impactvol.

Voorgesteld addendum (6 woorden):

“met waterstof gevoede range extender systemen”

Door deze toevoeging wordt de regeling toekomstbestendig gemaakt en wordt voorkomen dat publieke middelen onbedoeld bijdragen aan een verdere verslechtering van de netcongestieproblematiek.

Ik verzoek u dit addendum in overweging te nemen bij uw beraadslagingen.

Eenzelfde systematiek geldt voor de STour-subsidieregeling gericht op touringcars en coaches.

Ook hier geldt dat volledige afhankelijkheid van laadinfrastructuur een directe extra belasting vormt voor het reeds overbelaste elektriciteitsnet. Dit is onwenselijk, mede gezien de huidige en voorziene netcongestieproblematiek.

Elektrificatie van touringcars en coaches blijft essentieel binnen het kader van zero-emission zones (ZEZ). Echter, deze doelstelling kan effectiever en robuuster worden gerealiseerd door inzet van elektrische voertuigen met een waterstof-gevoede range extender. Deze systemen maken energievoorziening tijdens gebruik mogelijk en reduceren daarmee de afhankelijkheid van laadmomenten en netcapaciteit.

Een bijkomend voordeel is een significant hogere inzetbaarheid van voertuigen, doordat stilstand voor laden grotendeels wordt vermeden. Dit versterkt de economische haalbaarheid en versnelt de adoptie binnen de sector.

Het ligt derhalve in de rede om ook binnen de STour-regeling een vergelijkbaar addendum op te nemen als voorgesteld voor de AanZET-regeling.

Hoogachtend,

5.1.2.e

Planck Foundation

5.1.2.e



SPORTWAGEN

Doorstart voor Spyker

Sportwagenmerk Spyker maakt een doorstart. De Oekraïense ondernemer Volodymyr Losov neemt in 'aanzienlijk' lang in het rijk en wordt de-eigenaar. Hier werd in opgericht hoort tot de beste luxe merken ter Spyker 2021

Hoge dieselprijzen, een vrachtwagenheffing die duurzame trucks beloont: voor transportbedrijven lijkt er geen beter moment om over te stappen op elektrische vrachtwagens. Toch kan dat vaak niet. Want er is geen stroom beschikbaar.



VAAR

ept rug

Albert Heller

Duiven

Op dit moment rijden er in Nederland zo'n 2700 zware elektrische vrachtwagens. Dat moeten er snel meer zijn. Tegen 2030 moeten er, wat de rijksoverheid betreft, zo'n 16.000 elektrische vrachtwagens rondrijden.

Dat plan kan zeker slagen. Bouwers zijn er klaar voor en er is veel interesse vanuit de markt, zegt Rob Aartsen van Transport en Logistiek Nederland.

Dat er veel bedrijven juist nu naar elektrische trucks kijken, is ook niet gek. Vanaf 1 juli verandert de wegenbelasting voor vrachtwagens. Bedrijven betalen niet langer voor het hebben van een vrachtwagen, maar voor het aantal kilometers dat ze rijden. Bij deze kilometerheffing geldt dat voor dieselprijzen

▲ Een vrachtwagenchauffeur zet zijn wagen aan de lader.

ARCHIEFFOTO JORIS VAN GENNIP

16.000

■ Tegen 2030 moeten er, wat de rijksoverheid betreft, zo'n 16.000 elektrische vrachtwagens rondrijden. Op dit moment rijden er in Nederland zo'n 2700 zware elektrische vrachtwagens.

trucks een hoger tarief geldt dan voor elektrische vrachtwagens. Tel daar de gestegen dieselprijzen van de afgelopen maanden bij op, en het sommetje lijkt snel gemaakt.

Maar de stroomcrisis steekt een stok in de spaken, vertelt Aartsen. Veel bedrijven krijgen geen aansluiting voor een eigen laadplek. „Als je verzware van je stroomaansluiting nodig hebt, moet je op dit moment zo tien tot twaalf jaar wachten. Het is echt een groot probleem voor de sector.”

Hoewel het aantal publieke laadpalen langzaam stijgt, is dat eigenlijk geen oplossing voor veel bedrijven, zegt directeur Nick Broekhuysen van Melis Logistics in Duiven. „Als je langs de weg moet laden, waar je soms zo 50 cent per kWh betaalt, dan kan het nog steeds niet uit.”



Vrachtwagens staan straks stil

door gebrek aan laadpalen

Dat komt omdat elektrische vrachtwagens in aanschaf zo'n drie keer duurder zijn dan vrachtwagens die op diesel rijden. „Alleen als je in staat bent dat opladen op je eigen terrein te regelen, met bijvoorbeeld zonnepanelen en een batterij, dan kan het wel gaan concurreren met diesel”, zegt Broekhuysen.

Mogelijk wordt het elektrisch rijden de komende jaren wel iets

goedkoper. Rob Aartsen van Transport en Logistiek Nederland wijst erop dat de Nederlandse overheid veel doet om het elektrisch rijden te bevorderen.

Zo gaat de opbrengst van de nieuwe kilometerheffing niet naar de schatkist, maar naar subsidies om elektrisch rijden te stimuleren.

De problemen met het opladen zijn daarmee nog niet opgelost.

Aartsen pleit er daarom voor om transportbedrijven meer ruimte te geven op het stroomnet. „Het energienet is maar een paar uur per dag maximaal belast. En die vrachtwagens kunnen vaak in de nacht worden opgeladen. Als dat wordt toegestaan, is dat al voor veel bedrijven een oplossing.”

Netbeheerder Liander bevestigt dat het op dit moment vaak 'nee' moet verkopen aan transportbe-

drijven. De oplossing van het laden in de nacht is geen gekke gedachte, stelt een woordvoerder. „Laden buiten de piekuren helpt om het net efficiënter te benutten en kan ruimte creëren.” Of het technisch meteen mogelijk is, is echter de vraag. „Nachtelijk laden vraagt om goede planning en soms aanpassingen in de bedrijfsvoering.”

Melis heeft op dit moment twaalf elektrische vrachtwagens rijden. Elke vrachtwagen die aan het eind van zijn levensduur is, wordt in principe vervangen door een elektrisch exemplaar, zegt Broekhuysen. „Wij hebben het geluk dat we voor ons nieuwe pand op tijd een aanvraag voor verzwaring van het stroomnet hebben aangevraagd. Je weet dat als je dat nu moet doen, dat het niet goed komt.”