NAL Nationale Agenda Laadinfrastructuur

Handreiking energierichtlijnen private laadinfrastructuur

voor logistieke ondernemers

Sluit aan

Inhoudsopgave

Introductie 3

Leeswijzer 3

1. Voorbeeldcasus variabele energiekosten elektrisch laden 4

Scenario 1: de ondernemer blijft op diesel rijden. 5

Scenario 2: de ondernemer gaat elektrisch rijden maar kan niet op eigen terrein laden. 5

Scenario 3: de ondernemer gaat elektrisch rijden en kan op eigen terrein laden. 6

Scenario 4: de ondernemer gaat elektrisch rijden, kan op eigen terrein laden en heeft zonnepanelen. 6

De scenario's samengevat 7

2. Wat staat mij nu te doen als logistiek ondernemer? 8

3. Korte uitleg ETS-2, RED-III en ERE regelgeving 8

Bronnen en verder lezen 10

Introductie

ETS-2, ERE en Vrachtwagenheffing: het zijn allemaal termen die je in de regelgeving rondom elektrisch laden voorbij hoort komen. Maar wat betekenen ze eigenlijk en wat betekent het voor logistieke ondernemers? In deze handreiking wordt bondig uitgelegd wat je met deze regels kunt verwachten.

Leeswijzer

Deze handreiking is geschreven voor logistieke ondernemers en is bedoeld om op beknopte en eenvoudige wijze inzicht te geven in de regelgeving rond ETS-2, ERE en de Vrachtwagenheffing.

Hoofdstuk 1 begint met een voorbeeldcasus met verschillende scenario's voor een logistiek ondernemer die voor de keuze staat om zijn vrachtwagens wel of niet te elektrificeren. Hoofdstuk 2 vat de acties samen die je nu kunt nemen als ondernemer. Hoofdstuk 3 geeft achtergrondinformatie over de relevante regelgeving op het gebied van elektrisch laden.

De kern

Vanuit de Europese Unie is er regelgeving om CO_2-uitstoot duurder te maken en om de vermindering van CO_2-uitstoot te stimuleren. Dat laatste gebeurt bijvoorbeeld met ERE-certificaten.

Voor logistieke ondernemers zijn er geen directe verplichtingen. Wel wordt rijden op diesel en benzine duurder en kun je door bijvoorbeeld elektrisch te rijden een vergoeding krijgen via ERE's.

1. Voorbeeldcasus variabele energiekosten elektrisch laden

Onderstaande scenario's laten zien hoe regelgeving met betrekking tot ETS-2, ERE, Vrachtwagenheffing en laadstrategie de variabele energiekosten beïnvloeden. De scenario's starten steeds vanuit een referentiesituatie op diesel, waarna een vergelijking volgt met de alternatieven.

Stel, je hebt als ondernemer meerdere grote bakwagens en een eigen magazijn. De vrachtwagens rijden gemiddeld 78.000 kilometer per jaar. De vrachtwagens rijden nu op diesel, maar je overweegt om deze te elektrificeren.

Waar moet je dan op letten bij het elektrificeren van één grote bakwagen?

- Met het ERE-systeem kun je als ondernemer extra inkomsten krijgen als je elektrisch gaat rijden en laden. Daarbij is van belang:
    - Ga je laden op je eigen terrein? Dan kun je een vergoeding voor ERE's ontvangen. Laad je bij anderen, zoals op publieke locaties of bij de buren, dan ontvang je deze niet.
    - Heb je zonnepanelen op je magazijn of niet? Als je kunt aantonen dat je laadt op elektriciteit die direct vanuit de zonnepanelen komt, dan is een geladen kWh meer waard.

Wat zijn onze uitgangspunten voor de scenario's?

- We gaan uit van een dieselprijs van € 2,19 per liter. Vanaf 2028 gaat ETS-2 van start. De verwachting is dat de dieselprijs dan stijgt met € 0,11 tot € 0,16 per liter. In de berekening gaan we uit van een stijging van € 0,11 per liter diesel.
- De verwachting is dat ETS-2 geen impact heeft op de elektriciteitsprijs.
- Voor de vrachtwagenheffing gaan we uit van de tarieven zonder korting voor een grote bakwagen met een gewicht tussen de 12 en 18 ton.
    - De vrachtwagen op diesel valt in CO_2-emissieklasse 1 (Euro 6). Deze vrachtwagen betaalt € 0,16 per kilometer aan vrachtwagenheffing.
    - De elektrische vrachtwagen valt in CO_2-emissieklasse 5. De elektrische vrachtwagen betaalt € 0,035 per kilometer aan vrachtwagenheffing.
- We gaan uit van een verbruik van een elektrische vrachtwagen van 0,99 kWh/km.

Hieronder staan vier scenario's waarbij de kosten per kilometer voor het **brandstof- of elektriciteitsverbruik** zijn berekend. Er is dus geen rekening gehouden met hogere kosten voor bijvoorbeeld de aanschaf van de elektrische vrachtwagen, verschillen in onderhoudskosten en de kosten voor laadinfrastructuur.

Scenario 1: de ondernemer blijft op diesel rijden.

Huidige situatie (2026)	Vanaf 2028
Bij de huidige dieselprijs van € 2,19 per liter betaalt de ondernemer ruim € 39.000 per jaar aan brandstofkosten. De kosten voor de Vrachtwagenheffing zijn € 12.500 per jaar. **In totaal betaal je voor brandstofkosten en vrachtwagenheffing € 0,66 per kilometer.**	Vanaf 2028 treedt ETS-2 in werking en gaat de dieselprijs omhoog. **Je betaalt vanaf 2028 voor brandstof en vrachtwagenheffing: € 0,69 per kilometer**

Tabel 1 – *Scenario 1*

Scenario 2: de ondernemer gaat elektrisch rijden maar kan niet op eigen terrein laden.

Huidige situatie (2026)	Vanaf 2028
Je ontvangt geen ERE's en betaalt voor het laden gemiddeld € 0,50 per kWh. In dit geval betaal je € 0,495 per kilometer, wat neerkomt op ongeveer € 38.500 per jaar aan kosten voor elektrisch laden. Daarnaast is de vrachtwagenheffing € 0,035 per kilometer voor deze elektrische vrachtwagen. **In totaal betaal je voor laadkosten en vrachtwagenheffing € 0,53 per kilometer.**	Dit blijft hetzelfde.

Tabel 2 – *Scenario 2*

In dit scenario hoef je niet te investeren in laadinfrastructuur, maar heb je wel een hogere investering in de elektrische vrachtwagen. *Mogelijk interessante regelingen daarbij zijn: AanZET, MIA/VAMIL en/of EIA.*

Scenario 3: de ondernemer gaat elektrisch rijden en kan op eigen terrein laden.

Met zelf laden dek je 70% van je laadbehoefte; 30% van het laden doe je bij publieke laadpleinen (voor dit deel ontvang je geen ERE's).

Huidige situatie (2026)	Vanaf 2028
Je ontvangt ERE's met een waarde van € 0,16 per kWh en je stroomkosten zijn € 0,15 per geladen kWh. Publiek laden doe je voor € 0,50 per kWh. Je betaalt daarmee ongeveer € 0,14 per kilometer aan laadkosten. Dit komt neer op ruim € 11.000 per jaar. Daarnaast is de vrachtwagenheffing € 0,035 per kilometer voor deze elektrische vrachtwagen. **In totaal betaal je voor laadkosten en vrachtwagenheffing ongeveer € 0,175 per kilometer.**	Dit blijft hetzelfde.

Tabel 3 – *Scenario 3*

Je moet in dit scenario wel investeren in elektrische vrachtwagens en laadinfrastructuur. *Mogelijk interessante regelingen daarbij zijn: AanZET, SPriLa, Flex-e, MIA/VAMIL en/of EIA.*

Scenario 4: de ondernemer gaat elektrisch rijden, kan op eigen terrein laden en heeft zonnepanelen.

In dit scenario kun je als ondernemer 70% van de laadbehoefte op eigen terrein laden. Deze stroom wek je volledig zelf op met zonnepanelen; hiervoor ontvang je extra ERE's. Je laadt 30% van de laadbehoefte bij publieke laadpleinen.

Huidige situatie (2026)	Vanaf 2028
De waarde van de ERE's is € 0,32 per kWh. De elektriciteitskosten zijn € 0,15 per geladen kWh. Laden bij publieke laadpleinen kost € 0,50 per kWh. De laadkosten in dit scenario zijn ongeveer € 0,03 per kilometer. Dit is ongeveer € 2.400 per jaar. Daarnaast is de vrachtwagenheffing € 0,035 per kilometer voor deze elektrische vrachtwagen. **In totaal betaal je aan laadkosten en vrachtwagenheffing ongeveer € 0,065 per kilometer.**	Dit blijft hetzelfde.

Tabel 4 – *Scenario 4*

Je moet hiervoor wel investeren in elektrische vrachtwagens, laadinfrastructuur en zonnepanelen. *Mogelijk interessante regelingen daarbij zijn: AanZET, SPriLa, Flex-e, MIA/VAMIL, EIA en/of SDE++.*

De scenario's samengevat

Scenario	Kosten per kilometer	Jaarlijkse besparing t.o.v. diesel (huidig)
1. Diesel	Nu: **€ 0,66** In 2028: **€ 0,69**	
2. Elektrisch + publiek laden	**€ 0,53**	**Circa € 10.100**
3. Elektrisch + deels laden op eigen terrein	**€ 0,175**	**Circa € 37.800**
4. Elektrisch + deels laden op eigen terrein + zonnepanelen	**€ 0,065**	**Circa € 46.400**

Tabel 5 – *Samenvatting scenario's (besparing gaat uit van 78.000 kilometer per jaar per vrachtwagen)*

De kern

De kosten per kilometer voor elektrisch rijden zijn aanzienlijk lager dan die van doorrijden op diesel, zeker wanneer er geladen kan worden op eigen terrein en er daarbovenop eigen opwek is. Let op: er is hier geen rekening gehouden met hogere kosten voor bijvoorbeeld de aanschaf van de elektrische vrachtwagen, verschillen in onderhoudskosten en de kosten voor laadinfrastructuur.

Voor logistieke ondernemers zijn er geen directe verplichtingen vanuit ETS-2, RED-III of ERE. Wel hebben de regelingen invloed op de kosten en opbrengsten van je bedrijfsvoering, zoals de scenario's laten zien. Daarom is het verstandig om tijdig inzicht te krijgen in de gevolgen voor je wagenpark, energievoorziening en laadstrategie.

2. Wat staat mij nu te doen als logistiek ondernemer?

1. **Breng je eigen situatie in beeld**

Analyseer jouw huidige wagenpark, jaarlijkse kilometrage, brandstofverbruik en energievraag. Werk verschillende scenario's uit voor de komende jaren, bijvoorbeeld *doorgaan op diesel*, *elektrificeren met publiek laden* of *laden op eigen terrein*. Gebruik hiervoor je eigen bedrijfsgegevens en kengetallen, en de scenario's hierboven.

2. **Bereid je voor op stijgende fossiele kosten**

Naar verwachting leidt ETS-2 vanaf 2028 tot hogere dieselprijzen. Daarnaast zorgt de vrachtwagenheffing ervoor dat voertuigen met hogere emissies meer kosten per kilometer maken. Neem deze ontwikkelingen mee in je meerjarenstrategie en TCO-berekeningen.

3. **Werk een strategie uit voor jouw situatie**

Op de website van Logistiek op Stroom (www.logistiekopstroom.nl) staat veel informatie en een uitgewerkt plan om met laden op eigen terrein aan de slag te gaan.

De kern

Begin nu met het doorrekenen van je eigen situatie. Ondernemers die inzicht hebben in hun energieverbruik, laadmogelijkheden en subsidiemogelijkheden kunnen beter inspelen op stijgende fossiele kosten en optimaal profiteren van de kansen die elektrificatie en het ERE-systeem bieden.

3. Korte uitleg ETS-2, RED-III en ERE-regelgeving

De Europese Unie zet met behulp van regelgeving in op het omlaag brengen van CO_2-emissies. Vanuit de Green Deal (2019) en de Europese Klimaatwet (2021) is het doel vastgelegd om in 2050 klimaatneutraal te zijn. De belangrijkste regelgeving voor logistieke ondernemers daarbij is:

ETS-2

Wat is het: ETS-2 is een handelssysteem van emissierechten. Wie CO_2 uitstoot (bij ETS-2: de brandstofleverancier), moet daarvoor emissierechten kopen. Elk jaar komen er minder

emissierechten beschikbaar. Daardoor wordt het duurder om CO_2 uit te stoten. Bedrijven krijgen zo een extra reden om te verduurzamen. ETS-2 is met een jaar uitgesteld en start in 2028.

Wat betekent het voor mij: De verplichtingen vanuit ETS-2 gelden voor de brandstofleveranciers, niet voor de verbruikers. Je hoeft dus niets te regelen. Wel zorgt ETS-2 voor hogere prijzen voor fossiele brandstoffen omdat de brandstofleveranciers de kosten zullen doorberekenen in de prijs. Vanaf 2028 zal de prijs voor diesel en benzine daardoor waarschijnlijk stijgen. Naar verwachting bedragen de extra kosten € 0,11 tot € 0,16 per liter diesel. Dit is een inschatting op basis van de huidige verwachtingen. De daadwerkelijke stijging hangt af van de prijs van emissierechten.

RED-III

RED-III is Europese regelgeving die het gebruik van hernieuwbare energie stimuleert. Nederland heeft deze richtlijn vertaald naar het ERE-systeem. Daarmee worden duurzame energiedragers voor vervoer, zoals elektriciteit en waterstof, financieel gestimuleerd.

Wat betekent het voor mij: Vanuit de RED-III-richtlijn zijn er geen directe verplichtingen. Het belangrijkste is om te weten dat er vanuit Europa regelgeving is die voor de lange termijn het gebruik van hernieuwbare energie stimuleert, bijvoorbeeld via het ERE-systeem. Dit zorgt naar verwachting voor hogere kosten voor fossiele brandstoffen, maar ook voor kansen en extra inkomsten door elektrisch te laden.

ERE

Wat is het: ERE's (emissiereductie-eenheden) zijn certificaten die worden verkregen door het gebruik van hernieuwbare energie als brandstof voor vervoer. Dit kan door bijvoorbeeld elektriciteit of waterstof te gebruiken als brandstof. Hoe lager de uitstoot ten opzichte van diesel, des te meer ERE's je krijgt. Een inboekdienstverlener boekt de ERE's in en verkoopt ze aan brandstofleveranciers; jij ontvangt daarvoor een vergoeding. Brandstofleveranciers hebben ERE's nodig om aan te tonen dat ze hun CO_2-uitstoot verminderen.

Wat betekent het voor mij: ERE's bieden de kans om extra inkomsten te genereren bij elektrisch laden. De vergoeding is afhankelijk van marktontwikkelingen, de energiedrager en de mate waarin de gebruikte elektriciteit als hernieuwbaar kan worden aangetoond. In de afgelopen maanden (peildatum: week 26 van 2026) bewoog de vergoeding grofweg tussen circa € 0,10 en € 0,20 per geladen kWh uit het elektriciteitsnet. Laad je direct met stroom van je eigen zonnepanelen? Dan ligt de vergoeding tussen circa € 0,25 en € 0,35 per kWh. Controleer altijd de actuele tarieven bij een inboekdienstverlener.

Vrachtwagenheffing

Wat is het: Vanaf 1 juli 2026 is de Vrachtwagenheffing ingevoerd. Daarbij betaal je een bedrag per kilometer; hoeveel hangt af van het gewicht en de emissieklasse.

Wat betekent het voor mij: Vrachtwagens met een lagere uitstoot betalen minder heffing. Dit kan oplopen tot een verschil van ruim 16 cent per kilometer. Als er 100.000 kilometer per jaar wordt

gereden, scheelt dat dus € 16.000. Van 1 september tot en met 31 december 2026 geldt een tijdelijke korting van 22,3% op de tarieven. Vanaf 1 januari 2027 geldt de volledige heffing.

Overige regelingen

Er zijn veel andere regelingen die invloed hebben op de kosten van (elektrisch) logistiek vervoer. Interessante regelingen voor logistieke ondernemers zijn onder andere de AanZET, SPriLa en Flex-e, maar ook fiscale regelingen zoals EIA, MIA en VAMIL. *Zie voor een overzicht en meer informatie de website www.logistiekopstroom.nl.*

Bronnen en verder lezen

- Europese Commissie – EU-richtlijnen (als basis van de regelgeving)
- NEa – ETS-2, RED-III, ERE-systematiek en rekenregels
- RVO – RED-III-vergunningen, lopende communicatie energievervoer
- CBS – invloed RED-III op berekeningen hernieuwbare energie (2025)
- CE Delft – Stappenplan zero-emissie vrachtwagens (2024)
- Sectorale uitleg ERE (eTruck Academy, ELIX, EV Update, Greenchoice)
- TCO-modellen: Panteia, Rebel Group

Nationale Agenda Laadinfrastructuur

Dit is een uitgave van Nationale Agenda Laadinfrastructuur
www.agendalaadinfrastructuur.nl/

15 september 2026