

Reactie Natuur & Milieu op Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij Bedrijven

Natuur & Milieu is aanjager van duurzaam, efficiënt en toekomstbestendig vrachttransport. Voldoende laadinfrastructuur is een belangrijke randvoorwaarde om een succesvolle transitie naar dit vrachttransport dat klaar is voor de toekomst te realiseren. Omdat ongeveer 90 procent van de laadvraag van elektrische vrachtwagens op bedrijventerreinen zal worden voldaan moet een groot deel van de laadinfrastructuur worden aangelegd op privaat terrein.¹ En de aanschaf en installatie van laadinfrastructuur vergt aanzienlijke investeringen. Wij juichen daarom toe dat er een subsidieregeling voor private laadinfrastructuur komt.

Wij zijn ook blij dat advisering een belangrijk onderdeel uitmaakt van de subsidieregeling. Natuur & Milieu zal in de loop van april een onderzoek publiceren naar knelpunten in de transitie naar Zero-Emissie zones. Daarvoor zijn ongeveer 15 logistiek makelaars en netcongestie experts bevraged. Uit dit onderzoek wordt duidelijk dat het kennisniveau over laadinfrastructuur, het benodigde laadvermogen en de mogelijkheden van relatief goedkope maatregel als slim laden en load balancing tekortschiet. Daardoor is vaak sprake van over dimensionering van het laadvermogen, waardoor inschatting van de kosten vaak te hoog zijn en men eerder tegen de grenzen van de netcapaciteit oploopt. Goede advisering is dus onontbeerlijk om ondernemers te helpen om stappen te zetten. **Wij verwachten daarom dat met deze regeling veel meer laadinfra gerealiseerd zal worden dan zonder deze regeling. Ook gezien de huidige situatie rondom netcongestie.** Desalniettemin zien wij nog mogelijkheden voor verbetering.

1. Maak de subsidieregeling ook toegankelijk voor mitigerende maatregelen bij netcongestie.

Mitigerende maatregelen zijn maatregelen die het mogelijk maken om over te stappen op elektrische voertuigen, zonder te wachten op aanpassingen in het elektriciteitsnet. Bij deze zogenaamde 'mitigerende maatregelen, kun je als eerste denken aan slim laden. Slim laden kan het benodigde laadvermogen aanzienlijk verminderen en zorgt voor grote besparingen. Uit de casestudie van CE Delft naar de volledige elektrificatie van het wagenpark van Werf Nieuw-Zeeland in Amsterdam bleek dat het inzetten van Slim laden het benodigde vermogen met 80 procent kon afnemen.

Ook aan het plaatsen van een batterij in combinatie met (extra) zonnepanelen op het eigen terrein, het organiseren van een collectief laadplein of energie hub, en afspraken met netbeheerders over flexibel gebruik van energie. CE Delft heeft twee rapporten gepubliceerd die uitleggen welke stappen moeten worden genomen om mitigerende maatregelen te realiseren.²³ **Deze tonen aan dat mitigerende maatregelen de netimpact van logistiek enorm kunnen verlagen, waardoor veel meer elektrificatie mogelijk wordt binnen bestaande netaansluiting.**

Het nemen van mitigerende maatregelen is duur en hiervoor is nog geen financiële ondersteuning.⁴ De aanschaf van een batterij vergt een aanzienlijke investering en gaat gepaard met onzekerheid. Onduidelijk is op welke termijn een netverzwaring wel gedaan kan worden en dus welk afschrijvingstermijn ze moeten hanteren voor de batterij. Ook als geïnvesteerd wordt in de combinatie

¹ Elaad (2022) [Outlook Bedrijventerreinen in Beweging](#)

² CE Delft (2022) [Laden voor logistiek bij beperkte netcapaciteit](#)

³ CE Delft (2023) [Mitigerende maatregelen in de praktijk](#)

⁴ CE Delft (2023) [Mitigerende maatregelen in de praktijk](#)

van zonnepanelen en batterij, en de stroom vanwege netcongestie niet het net op kan, nemen ondernemers aanzienlijke risico's.

Subsidies voor mitigerende maatregelen zorgen er echter niet alleen voor dat aanvragers zelf stappen kunnen zetten, maar ook dat bij toenemende capaciteit (later) optimaal gebruik gemaakt wordt van de beschikbare ruimte. Zo ontstaat er meer ruimte voor elektrificatie van ondernemers in de omgeving en blijft de druk op het hoogspanningsnet beperkt blijft. Met mitigerende maatregelen wordt dus ook een maatschappelijk probleem opgelost. Dat rechtvaardigt subsidie vanuit de rijkoverheid rechtvaardigt.

2. Pas de gestelde aanvraagverplichtingen om aan te tonen dat aanvragers over voldoende netcapaciteit beschikken aan

In de regeling is nu opgenomen dat aanvragers verplicht zijn om aan te tonen dat zij over voldoende netcapaciteit moet beschikken. **In het licht van deze mitigerende maatregelen vinden wij dat niet passend.** Wij zouden graag zien dat ondernemers inderdaad een onderzoek naar netcapaciteit moeten laten uitvoeren, maar dat zij ook bij onvoldoende netcapaciteit in aanmerking komen voor subsidie. Deze subsidie kunnen zijn dan inzetten voor de aanleg van laadinfrastructuur in combinatie met mitigerende maatregelen om beperkingen in de netcapaciteit op te lossen.

3. Verhoog het percentage en het maximumbedrag van de subsidie voor advies.

Voor ondernemers is de overgang naar Zero-Emissie-logistiek een bijzaak. Hun hoofdactiviteit is het uitvoeren van hun bedrijfsproces. Niet vreemd dat er vele verkeerde aannames worden gedaan over het benodigde laadvermogen en er onbekendheid is over de mogelijkheden om binnen hun huidige netaansluiting te elektrificeren. **Zeker voor kleine ondernemers kunnen kosten voor een adviesgesprek een drempel zijn. En juist bij deze groep kan een gebrek aan kennis leiden tot verkeerde aannames en een onjuiste subsidieaanvraag.** Mede door gebrek aan kennis berekenen ondernemers het benodigde laadvermogen aan de hand van een volledig geëlektrificeerd wagenpark, korte laadcycli en zonder slim laden mee te nemen in hun prognose. Daardoor is het berekende vermogen veel hoger dan nodig.⁵ Het succes van de logistiek makelaars van gemeenten, die vaak kosteloos advies geven aan ondernemers die zich voorbereiden op de invoering van Zero-Emissie zones laat zien dat deze adviesgesprekken veel toegevoegde waarde hebben. Omdat in de regeling ook wordt gesproken over een verplichting om aan te tonen dat zij over voldoende netcapaciteit beschikken, en dergelijk advies ervoor zorgt dat oplossingen worden gekozen die ook de druk op het elektriciteitsnet kunnen beperken, zouden wij graag zien dat het percentage van de kosten dat vergoed wordt voor dergelijke adviesactiviteiten en het maximumbedrag verhoogd worden.

4. Stel aanvullende voorwaarden voor aanvragen voor laadstations vanaf 350kW

85% van de elektriciteitsvraag voor laden van vrachtwagens op bedrijventerreinen wordt 's avonds en 's nachts verwacht.⁶ In deze periode staan voertuigen over het algemeen voor een langere tijd geparkeerd.⁷ Er is dan ook ruimte voor het spreiden en optimaal verdelen van de elektriciteitsvraag. Daarom kan vaak op laagvermogen geladen worden. Het grootste gedeelte van de laadinfrastructuur op private terreinen kan dus bestaan uit laadstations met een relatief laagvermogen. En dat is fijn. Want juist laadpunten met een hoog piekvermogen leggen een groot beslag op de netcapaciteit van het bedrijf zelf, als van het bedrijventerrein en de regionale elektriciteitsinfrastructuur. **Het is dan ook in het algemeen beland om de aanleg van dergelijke hoog vermogen laders te beperken tot die bedrijven waarvoor dergelijke laders onontbeerlijk zijn.** Bijvoorbeeld omdat de

⁵ Uit rondgang onder logistiek makelaars en laadinfrastructuur experts

⁶ Elaad (2022) [Outlook Bedrijventerreinen in Beweging](#)

⁷ Elaad (2022) [Outlook Bedrijventerreinen in Beweging](#)

NATUUR & MILIEU

laadperiodes van hun voertuigen aantoonbaar te kort zijn om met laadpunten van een lager vermogen te worden opgevangen.

Om in aanmerking te komen voor een subsidie voor laadpunten op hoogvermogen zien wij daarom graag dat met een onafhankelijk advies de noodzaak van dergelijke hoog vermogen laders moet worden aangetoond.