

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Online reactie op internetconsultatie via Overheid.nl

**Datum** 28 maart 2024  
**Ons kenmerk** HbR-00018122-449211569-376  
**Aantal bijlagen** 0  
**Contactpersoon** Voskamp, Aral  
**Telefoon** +31 6 5123 9123  
**E-mail** haw.voskamp@portofrotterdam.com

**Onderwerp** Digitale zienswijze regeling private laadinfra

Geachte heer/mevrouw,

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is voornemens subsidie te verstrekken voor de realisatie van private laadinfrastructuur bij bedrijven. Doel van de regeling is het versnellen van de transitie naar Zero Emissie (ZE) vervoer door het aantal private laadpalen op het terrein van bedrijven te vermeerderen en de knelpunten voor investeringen in advisering, aanleg en realisatie op te lossen. Er is tot en met 31 maart 2024 gelegenheid om via een internet-consultatie een zienswijze hierop in te dienen en de door IenW gestelde vier vragen te beantwoorden. Gaarne maken wij van deze gelegenheid gebruik.

### **Prijsprikkels zijn cruciaal voor verduurzaming en innovatie van het wegtransport**

De verduurzaming en innovatie in het wegtransport zijn zaken welke het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (hierna HbR) van harte ondersteunt. Zo hebben wij geïnvesteerd in de uitrol van publieke laadinfrastructuur voor vrachtauto's om de transitie naar zero emissie wegtransport te versnellen. Wij zijn dan ook verheugd dat de minister naast de AanZET-voorziening en SPuLa ook voornemens is subsidie op private laadinfrastructuur te verstrekken. Het wegtransport kent zeer kleine marges waardoor externe prijsprikkels relatief veel effect hebben en tot verandering leiden.

Het HbR geeft in haar positie van landlord geen rechtstreekse uitvoering aan de realisatie van private laadinfrastructuur op het terrein van haar contractanten. Wij worden wel door die contractanten benaderd voor advies omtrent realisatie en aanleg. Daarnaast hebben wij recent onder containerketenpartijen een marktonderzoek uitgevoerd naar de bekendheid, bereidheid, en mogelijkheid tot implementatie van elektrisch zwaar transport. Op basis van deze gesprekken hebben we uw vragen beantwoord.

#### **1. Verwacht u (met deze regeling) laadinfra te kunnen realiseren mede gezien de huidige situatie rondom netcongestie? Zo nee, wat zouden we kunnen doen om de regeling beter passend te maken?**

Onze verwachting is dat deze regeling de realisatie van private laadinfra zal bevorderen. Wij zien dat marktpartijen binnen het havengebied Rotterdam zitten te springen om een subsidieregeling

voor het plaatsen van laadinfra op hun terreinen. De elektrificatie van het transport blijkt op dit moment door hoge kosten belemmerd te worden. Een goede subsidieregeling voor laadinfra helpt bij het bevorderen van een goede business case. Wij hebben echter wel een aantal aanbevelingen om de regeling transparanter en effectiever te maken:

- Wij maken ons zorgen over onevenredige spreiding van subsidiegelden. In onderdeel 2.3.4 van de toelichting wordt de aanvrager gedefinieerd in 4 doelgroepen (personen- en bestelauto's; taxi's en doelgroepenvervoer; vrachtvervoer; en OV-bussen). Uw regeling richt zich specifiek op het bereiken van een landelijk dekkend netwerk. De huidige regeling biedt echter de ruimte dat een groot deel (zo niet alle) subsidie kan worden verstrekt aan 1 van de 4 doelgroepen. Wat ons betreft zou een subsidieplafond per doelgroep doelmatig zijn om het risico te beperken op een onevenredige toewijzing over de doelgroepen.
- In artikel 2.3.3 wordt onder 3a als basislaadinfrastructuur enkel de hoofdaansluiting en bekabeling gespecificeerd. Het zou wat ons betreft helderder zijn als ook expliciet wordt benoemd dat een transformatorstation, compact station, energiemanagementsysteem en een stationaire batterij onderdeel kunnen zijn van de basis laadinfrastructuur.
- In artikel 2.3.6 worden subsidiebedragen genoemd voor enerzijds laadstations en anderzijds advies voor realisatie hiervan. Uit onze ervaring met het aanleggen van laadinfrastructuur op de truckparking Waalhaven komt naar voren dat aanvullende subsidie op de hiervoor genoemde basislaadvoorzieningen ook gewenst is. Wij adviseren hier ook subsidiebedragen voor op te nemen in de regeling.
- Met betrekking tot de huidige netcongestie zien wij dat een aantal van onze contractanten innovatieve oplossingen zoeken en realiseren. Partijen hebben bijvoorbeeld op eigen terrein te maken met onvoldoende vermogen en kunnen de netaansluiting niet uitbreiden. Dergelijke bedrijven zoeken ook in de nabije omgeving naar derden die over restcapaciteit beschikken, om daar een laadlocatie te realiseren. Een dergelijke laadlocatie zal te allen tijde publiek toegankelijk moeten zijn en beschikbaar zijn voor andere dan de eigen elektrische vloot. In de toelichting onder 'doelgroep' wordt gesteld dat deze regeling niet van toepassing is op ondernemers die laadinfrastructuur exploiteren. Tevens worden er specifieke eisen gesteld met betrekking tot toegankelijkheid door derden. Wij zouden willen aanbevelen de mogelijkheden voor realisatie van laadinfrastructuur door middel van samenwerkingsverbanden of uitbestedingen van exploitatie in de markt duidelijker te formuleren. Wij vrezen dat op gronden van de huidige regeling subsidieaanvragen kunnen worden afgewezen voor initiatieven die invulling geven aan een behoefte van bedrijven die op deze manier een laadinfrastructuur op eigen terrein willen realiseren. Het ontbreken van een duidelijkere formulering zien wij als van negatieve invloed op het beleidsdoel van deze regeling.

**2. Wat zijn uw gedachten over de opgenomen maximumbedragen voor advies en realisatie van de laadinfrastructuur? M.u.v. concessiehouders.**

Voor zover wij daar zicht op hebben, zijn deze bedragen marktconform. Het is wat HbR betreft goed dat er binnen deze regeling ruimte is voor subsidie op advies omdat de ontwikkeling van laadinfrastructuur voor veel partijen nog onbekend terrein is. Onze contractanten geven aan het aanleggen van laadinfrastructuur (inclusief leveren van energie daarvoor) niet als een corebusiness te zien. Zij kijken hierdoor met name naar een (totaal) oplossing door derde partijen.

**3. Sluit de gekozen vermogensindeling voor de verschillende subsidiebedragen aan op de in de praktijk te realiseren laadinfrastructuur?**

Uit ons marktonderzoek blijkt dat er vooral behoefte is aan infrastructuur van DC laden op grotere vermogens. De vermogensindeling in de regeling anticipeert op de toekomst door met name de definitie van categorieën in vermogen 350 kW tot 600kW en boven 600 kW, maar biedt ook ruimte voor subsidie op lagere vermogens. Om een landelijk dekkend netwerk te realiseren adviseren wij om naar analogie van onze opmerking over doelgroepen, ook subsidieplafonds per vermogenscategorie te bepalen. Hierdoor wordt het risico beperkt dat bij het bereiken van het subsidieplafond er een onevenredige toewijzing over de categorieën is geweest.

**4. Wat zijn uw gedachten over de gestelde aanvraagverplichtingen om aan te tonen dat u als aanvrager over voldoende netcapaciteit beschikt?**

Wij zijn van mening dat binnen de huidige netcongestie problematiek dit tot een eerlijk speelveld leidt in de toewijzing van de subsidies.

Vanzelfsprekend zijn we beschikbaar om een nadere toelichting op deze zienswijze te geven. In dat geval kunt u contact opnemen met dhr. Aral Voskamp (zie gegevens in briefhoofd).

Met vriendelijke groet,  
Havenbedrijf Rotterdam N.V.

ir. E. van der Schans  
Hoofd Environmental Management