



## Reactie TLN op de consultatie van de voorgenomen subsidieregeling voor private laadinfrastructuur

Dank voor de gelegenheid om te kunnen reageren op de voorgenomen subsidieregeling voor private laadinfrastructuur. De regeling voorziet in de ondersteuning voor verschillende voertuigtypen. Onze reactie heeft betrekking op de mogelijkheden voor ondernemers die vrachtauto's inzetten.

### **1. Batterij-opslag vanwege netcongestie**

De voorgenomen subsidieregeling benoemt dat de beschikbaarheid van een toereikende netaansluiting nodig is om een aanvraag voor laadinfrastructuur te kunnen honoreren. Vanuit de subsidieverstrekker bezien is dat een logische voorwaarde, voor ondernemers betreft het in netcongestiegebieden direct een blokkade. Dat kan de komende tijd voor heel wat ondernemers de beperking zijn voor het inzetten van meerdere elektrische trucks. Gelijktijdig zien we binnen de zogenoemde mitigerende maatregelen dat met het installeren van één of enkele batterijcontainers een start gemaakt kan worden met de opschaling naar zero emissievoertuig in afwachting van de benodigde netaansluiting. Eigenlijk mag de mogelijkheid voor het installeren van batterijcontainers dus niet ontbreken in een regeling die ondernemers helpt bij de aanschaf van laadinfrastructuur. Deze twee-eenheid vormt in de huidige fase van de transitie een noodzakelijke combinatie.

### **2. Financiering van batterij-opslag**

De middelen voor de subsidie voor laadinfrastructuur voor vrachtauto's zijn natuurlijk beperkt. Gelijktijdig zien we graag dat zoveel mogelijk ondernemers van de regeling gebruik kunnen maken. Met de voorgestelde subsidiemaat is naar ons idee een goede balans gevonden om de regeling medio 2024 van start te kunnen laten gaan. Gelijktijdig benadrukken we dat de regeling voor laadinfrastructuur niet los kan staan van een regeling voor het plaatsen van batterij-opslag waar netcongestie aan de orde is. De kosten voor tijdelijke batterij-opslag kunnen niet komen uit het subsidiebudget voor laadinfrastructuur ten behoeve van e-trucks. Dat zou het beschikbare budget voor oplaadsystemen beperken of zelfs goeddeels kunnen opslokken. Los van deze praktische zienswijze ziet TLN stevige argumenten om batterij-opslag ruimhartig aan te bieden aan ondernemers die willen bijdragen aan opschaling naar zero emissievoertuig. De hoge meerkosten van batterij-opslag brengen de rendabele inzet van e-trucks verder buiten bereik terwijl de oorzaak buiten de verantwoordelijkheid van ondernemers ligt: netcongestie.

Feitelijk is de tijdelijke oplossing in de vorm van batterij-opslag een noodvoorziening om enige ruimte te bieden voor het realiseren van de afspraken over de inzet van elektrische trucks. Voor het handelingsperspectief van ondernemers maar zeker ook voor de tijdige realisatie van de overstap naar zero emissievoertuig adviseert TLN een afzonderlijke financiering te introduceren voor tijdelijke batterij-opslag bij transportbedrijven. TLN denkt daarbij aan bruikleen van batterijcontainers voor de periode totdat de vereiste netverzwaring gerealiseerd kan worden. De middelen voor deze batterij-opslag in bruikleen komen logischerwijze uit de hoek van het ministerie van EZK waar ook de primaire verantwoordelijkheid ligt voor zowel de afspraken in het Klimaatakkoord alsook voor de het tijdig aanpassen van het elektriciteitsnet. TLN biedt graag aan om samen met de ministeries van I&W en

EZK de mogelijkheden te bespreken om met mitigerende maatregelen zoals de batterij-opslag snel, concreet en haalbaar handelingsperspectief te bieden aan ondernemers in de energietransitie.

### **3. Voorwaarden aan subsidie voor advies**

TLN ondersteunt zeker de keuze voor subsidie voor zowel het inwinnen van advies als voor de aanschaf van laadinfrastructuur. Dat brengt op dit vlak mogelijkheden voor ondersteuning binnen bereik voor bedrijven in verschillende ontwikkelingsstadia. De subsidiemaat en de -begrenzing voor advisering komen ons redelijk voor. Is voldoende duidelijk aan welke eisen adviseurs en hun adviesdienst dienen te voldoen om hun ondersteuning voor transporteurs subsidiabel te weten?

### **4. Lastige drempelwaarde in regeling**

In de voorgenomen regeling is een breekpunt ingebouwd van 25.000 euro. Wanneer de kosten van de laadinfrastructuur minder dan 25.000 euro subsidie vergen, kan volgens de regeling voorafgaand aan de aanvraag worden geïnstalleerd. Voor installaties die meer dan 25.000 euro subsidie vergen dient eerst de aanvraag ingediend te worden. Mede omdat het hier gaat om subsidiebedragen en niet de aanschaf- en installatiekosten lijkt het ons in de praktijk een ingewikkelde drempelwaarde. Ten behoeve van de eenvoud geven we graag als suggestie om nog eens te bezien op dit niet eenvoudiger kan.

### **5. Aanschaf, aanleg en grondwerk**

De voorgenomen regeling laat zien dat ondernemers subsidie kunnen aanvragen voor de realisatie van een laadvoorziening. Een en ander wordt geduid met 'de aanleg'. Dat betekent naar ons idee dat de subsidiabele kosten meer betreffen dan de aanschaf van het laadsysteem en ten minste ook de bekabeling betreffen. We weten dat de grondwerkzaamheden voor de bekabeling op eigen terrein en, in voorkomende gevallen, naar het eigen terrein een stevig deel van de kosten betreffen. De tekst van de voorgenomen regeling laat naar ons idee te veel interpretatieruimte over wat wel en niet tot de subsidiabele kosten kan worden beschouwd. Is het mogelijk om de tekst op dit vlak explicieter te formuleren?

### **6. Transparantie financieringsbronnen**

De voorgenomen regeling kent twee financieringsbronnen; het Klimaatfonds voor voertuigen anders dan vrachtauto's en de Terugsluis van de Vrachtwagenheffing specifiek voor de tegemoetkoming voor advies en de aanleg van laadinfrastructuur voor trucks. Dat is naar ons idee een terechte tweedeling die ook gaandeweg voor wat betreft de bestedingen transparant inzichtelijk dient te zijn. Welke waarborgen zijn er gesteld om deze inzichtelijkheid te kunnen monitoren? Daarnaast kunnen wij ons de volgende bepaling voorstellen als onderdeel van de regeling: 'De geaggregeerde informatie qua aangevraagde en toegekende laadinfra kan door het ministerie worden benut voor publicatie. Met het indienen van een aanvraag, stemt u hiermee in'. Op die manier zou de regeling kunnen bijdragen aan inzicht over de ontwikkeling van laadinfrastructuur als gevolg van de subsidiemogelijkheden.

Rob Aarse

28 maart 2024