

Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie

Subsidie Publieke Laadinfrastructuur zwaar vervoer (SPuLa)

(Internetconsultatie van 16-02-2024 tot en met 17-03-2024)

In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een subsidieregeling voor publiek toegankelijke laadinfrastructuur voor zware voertuigen. Omdat er nog maar weinig batterij-elektrische vrachtauto's (BEV's) zijn, komt de uitrol van logistieke laadinfrastructuur nu maar langzaam op gang. Het doel van de regeling is de uitrol te versnellen. Met deze regeling kunnen investeerders subsidie ontvangen voor publiek toegankelijke laadpunten voor zware voertuigen, wat op zijn beurt de transitie naar schone mobiliteit bevordert.

Doelgroepen die door de regeling worden geraakt

- Bedrijven die investeren in laadinfrastructuur voor zwaar vervoer (Charge Point Operators, tankstation-exploitanten, etc.);
- Ondernemers met zware elektrische voertuigen die onderweg moeten kunnen laden.

Doel van de regeling

- Doorbreken van het kip-ei dilemma tussen de toename van elektrische zware voertuigen en de beschikbaarheid van publiek toegankelijke laadinfrastructuur;
- Versnellen van de realisatie van een landelijk dekkend netwerk van publiek toegankelijke laadlocaties voor zware elektrische voertuigen in Nederland;
- Op tijd voldoende laadzekerheid bieden (o.a. vanwege de invoering van 30 emissievrije zones voor stadslogistiek per 2025);
- Als Nederland op tijd (2025) voldoen aan de nieuwe AFIR verplichting (Alternative Fuels infrastructure Regulation) voor publiek toegankelijke laadinfrastructuur;
- én voorbereidingen treffen voor de AFIR verplichtingen voor 2027 en 2030.

De reacties

Tot en met 17-03-2024 kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 50 reacties ingediend, hiervan zijn er 37 openbaar. Indieners zijn:

- Bedrijf (76% van de reacties);
- Maatschappelijke organisaties (10% van de reacties);
- Overheid (10% van de reacties);
- Particulier (4% van de reacties).

1. Algemeen beeld van de reacties

De reacties op de internetconsultatie zijn overwegend positief, maar bevatten veel suggesties voor aanpassingen. Op basis van de vraagstelling hebben indieners concrete opmerkingen aangeleverd op het voorstel voor deze subsidieregeling. De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende onderwerpen:

- Het belang van een batterij;
- Randvoorwaarden voor uitvoering;
- Technische eisen;
- Overig.

2. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst, aan de hand van citaten uit individuele reacties. Deze reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer.

Eerst volgt puntsgewijs een korte weergave van de vier hoofdthema's. Daarna volgt kopsgewijs een nadere uitwerking van de vier hoofdthema's.

- Bijna alle respondenten geven aan dat batterijen helpen bij het versneld realiseren van een project;
- De indieners raden een aantal randvoorwaarden aan die nodig zijn voor een toegankelijk en gelijk speelveld voor alle actoren;
- Er zijn een aantal technische eisen gesteld met betrekking tot de praktische uitwerking van de regeling;
- Daarnaast zijn er nog een aantal overige opmerkingen die door één of enkele respondenten naar voren zijn gebracht.

Het belang van een batterij

Bijna alle respondenten geven aan dat batterijen helpen bij het versneld realiseren van een project. Een batterij wordt gezien als een belangrijk onderdeel van de te realiseren laadlocatie

Energiemanagement

- Een aantal bedrijven geeft aan dat er een aantal componenten essentieel zijn om batterijsystemen efficiënt te laten functioneren. Er werd meerdere keren gesproken over het monitoren en aansturen van batterijsystemen door ze te koppelen met planningssoftware.
- Ook werd er gepleit voor het maximaal inzetten op het integreren van de batterij, de laadinfrastructuur en de aansluiting op het net.

Financiën

- Bedrijven geven aan dat de 40 euro subsidie per kWh te laag is om investeringen te stimuleren.

- Daarnaast werd er meermaals vraagtekens gezet bij het maximum van 1400 kWh voor het in aanmerking komen voor subsidie.
- Ook geeft één respondent aan dat er meerdere stationaire batterijen per pool subsidiabel zouden moeten zijn.

Groene stroom

- Een veel gegeven reactie betreft het feit dat een batterij de integratie van lokale hernieuwbare energiebronnen kan vergemakkelijken. Er wordt voorgesteld om duurzame vormen van lokale energieopwekking mee te nemen binnen de kaders van de regeling.

Onerlijke concurrentie

- Een paar respondenten geeft aan dat er een risico is op oneerlijke concurrentie. Aangezien sommige partijen een grotere netcapaciteit hebben dan andere partijen, kan de businesscase voor batterijopslag voordeliger uitpakken voor hen.

Opslagcapaciteit

- Betreft opslagcapaciteit geven enkele bedrijven aan dat het maximum van 1400 kWh voor een stationaire batterij aan de lage kant is, in het geval er meer EV-trucks op de weg komen. Andere bedrijven geven aan dat een maximum van 1400kWh juist weer erg veel is.

Netaansluiting batterij

- Een aantal bedrijven geven aan dat een verzwaring van de netaansluiting voor de batterij van belang is op drukke locaties waar weinig stroom beschikbaar is. Omdat de batterij anders trager oplaadt dan dat hij leeg raakt.
- Daarnaast wordt aangegeven dat de regeling nu niet duidelijk beschrijft wat de hoeveelheid beschikbare capaciteit van het net moet zijn.

Netneutrale inzet

- Er wordt genoemd dat er vermeden moet worden dat batterijen het elektriciteitsnetwerk extra belasten. Het wordt geopperd om aanvullende eisen op te stellen hierover.
- Er wordt ook aangegeven dat de batterij volledig in dienst zou moeten staan van de laadinfrastructuur en niet gebruikt zou moeten mogen worden om inkomen mee te genereren op de frequentie en/of onbalansmarkt.

Second life batterij

- Twee respondenten geven aan dat vanuit circulair oogpunt het goed zou zijn om secundaire batterijen uit bijvoorbeeld e-bussen en e-trucks onder de subsidieregeling te scharen.

Randvoorwaarden voor de uitvoering

Indieners raden een aantal randvoorwaarden aan die nodig zijn voor een toegankelijk en gelijk speelveld voor alle actoren.

Realisatietermijn

- Veel respondenten geven aan dat 24 maanden voldoende zouden moeten zijn.
- Er zijn echter ook veel respondenten die opperen om de termijn van 24 maanden te verlengen tot 36 maanden om te voorkomen dat een locatie buiten de schuld van de initiatiefnemer om niet slaagt om het binnen twee jaar te realiseren.
- Er wordt om extra toelichting gevraagd onder Artikel 2.2.9 lid h, om bijvoorbeeld uitzonderingsgronden mogelijk te maken in het geval van goed gemotiveerde uitloop zoals verlengde vergunningsprocedures.
- Ook wordt genoemd dat het kunnen realiseren van voldoende netcapaciteit dan wel een voorwaarde is.
- Er wordt geopperd om gefaseerde ingebruikname van laadstations te overwegen.

Verdelingscriteria over locaties

- Er wordt aangegeven dat het een goed idee lijkt om te sturen op een spreiding van de laadinfrastructuur.
- Een aantal respondenten geeft aan dat de spreiding gebaseerd op postcode zorgen baart. Er wordt aangegeven dat er beter rekening gehouden kan worden met de minimale afstand in kilometers en de reeds bestaande geschikte laadinfrastructuur.
- Er worden vraagtekens gezet bij het invoeren van maar één verdelingscriterium op basis van volgorde van binnenkomst. Er wordt geopperd om zaken als AFIR, urgentie, Business case, TEN-T locaties, toekomstbestendigheid van locaties, urban nodes of algemeen belang op te nemen in de verdelingscriteria.
- Er wordt ook genoemd dat een landelijk dekkend netwerk nodig is.

2 aanvragen per aanvrager per week

- De meeste respondenten geven aan zich te kunnen vinden in het voorgestelde maximum van 2 aanvragen per aanvrager per week.
- Er zijn een aantal respondenten die aangeven dat dit veel of juist weinig is.
- Er wordt door enkele respondenten geopperd om dit te blijven evalueren en naar boven aan te passen in het geval het aantal aanvragers achterblijft.
- Er wordt benoemd dat er duidelijker gedefinieerd moet worden wat een 'aanvrager' is. In het geval van groepen bedrijven en joint ventures is er nu onduidelijkheid.

Subsidiepercentage

- Een aantal respondenten geeft aan dat het subsidiebedrag te laag is in verhouding tot de investeringen die worden gevraagd. Dit zou veel initiatiefnemers kunnen belemmeren om deel te nemen aan de regeling.
- Er wordt geopperd om het subsidiebedrag te vervangen voor een subsidiepercentage op basis van of een bedrijf als groot, midden of klein bestempeld kan worden.
- Er wordt gevraagd om een verduidelijking van Artikel 2.2.6 zodat het helder is of de bedragen per laadpaal gelden of per laadpunt.

Technische eisen

Er zijn een aantal technische eisen gesteld met betrekking tot de praktische uitwerking van de regeling.

Fundering

- Een aantal respondenten stelt vraagtekens bij het gestelde minimum van 40 ton belastbaarheid in Artikel 2.2.3.
- Enkele respondenten geven aan dat een maximum van 50 ton meer voor de hand ligt.
- Ook wordt er aangegeven dat de fundering het beste kan worden afgestemd per aslast.

Laadvermogen

- Er worden relatief veel opmerkingen gemaakt over het maximum van 3600 kW per locatie dat is ingesteld. Een genoemde oplossing is het stellen van een maximum subsidiebedrag om te voorkomen dat het budget onevenredig verdeeld wordt.
- Ook worden er vraagtekens gezet bij het minimum van 1400 kW omdat het mogelijk als belemmering kan werken.

Ruimtelijke eisen

- Een aantal respondenten benoemt zorgen over de eisen voor opstelplaatsen van trucks op oplaadlocaties. Het gestelde minimum voor het aantal opstelplaatsen, de doorrijhoogte, voertuiglengte en de grootte van de opstelplaatsen, worden gezien als mogelijke belemmering.
- Andere respondenten stellen juist andere minima en maxima voor deze eisen van trucks en oplaadlocaties.
- Eén respondent noemt de CROW-richtlijnen als mogelijke richtlijnen voor afmetingen.

Groene stroom

- Artikel 2.2.14 lid 2.b laat geen ruimte voor een constructie waarbij bedrijven via Garanties van Oorsprong aankopen doen buiten het contract met de energieleverancier om.

Megawatt (MW) charging (MCS)

- Meerdere bedrijven geven aan om voor MW charging een surplus beschikbaar te stellen om snelladen mogelijk te maken binnen afzienbare tijd. Dit vraagt om een aanpassing van Artikel 2.2.6.

Interoperabiliteit

- De eis dat laders aan OCPP 2.01 moeten voldoen is niet in lijn met de huidige marktstandaard (OCPP 1.6)
- Er wordt gevraagd om te kijken naar het toevoegen van extra standaarden voor testmethodes zoals speciaal voor lithium batterijen of de brandveiligheid van batterijen in het algemeen.

Overige opmerkingen

Daarnaast zijn er nog een aantal overige opmerkingen die door één of enkele respondenten naar voren zijn gebracht.

- Enkele respondenten geven aan dat de regeling niet mag bijdragen aan ondermijning van de huidige markt die al investeringen hebben gedaan.
- Een respondent benoemt dat batterijen extra grondstoffen in de vorm van zware metalen nodig hebben.
- Een respondent oppert om de omvang van de batterij in kWh ter vrije keuze van de initiatiefnemer te laten.
- Een respondent gaf aan dat de laadbehoefte waarschijnlijk gaat stijgen in de toekomst, waardoor een opschaalbaar systeem waarbij kWh, capaciteit en vermogen opgeschaald kunnen worden, onmisbaar is.
- Er wordt benoemd dat netbeheerders de gevraagde elektrische vermogens niet altijd kunnen leveren. Een oplossing kan zijn om een kleinere aansluiting aan te vragen en het verschil met een batterij op te lossen.
- Een respondent geeft aan dat 24 maanden te kort is voor de realisatieperiode van laadinfrastructuur. Er wordt een regel geopperd dat een station binnen 6 maanden na oplevering van de netaansluiting dient te worden geïnstalleerd om meer locaties (die nog wachten op een investeringsbeslissing en planning van de uitvoering) in aanmerking te laten komen voor de subsidieregeling.
- Een respondent geeft aan een toelichting te missen voor zwaar rijdend bouw materiaal met betrekking tot de voorzieningen om tot zero emissie bouwen te komen.
- Een respondent vraagt aandacht voor brandveiligheid en dat de regels van lokale autoriteiten hierin worden meegenomen.
- Een respondent vraagt om in de regeling uit te schrijven welke kosten subsidiabel zijn.
- Een respondent geeft aan dat er subsidiemogelijkheden zouden moeten bestaan voor verschillende laadoplossingen.
- Een respondent zou graag zien dat er in het begin van de regeling sterker wordt aangemoedigd dat deze regeling een beweging in gang zet.

- Een respondent geeft aan dat het nog niet duidelijk is wat er precies 'publiek is' aan deze regeling.
- Een respondent geeft aan dat een Europees geharmoniseerd reserveringssysteem cruciaal is.
- Een respondent vraagt of andere bedrijven dan bestaande CPO's/tankstations niet meer gepromoot kunnen worden in de regeling.
- Een respondent vraagt of eigenaren van een vergunning voor een motorbrandstofverkooppunt langs de rijksweg een HD-laadpunt kunnen openen en aanspraak kunnen maken op subsidie.
- Een respondent geeft aan dat API's met energiemarkten en feedback van kWh-meters voorbeelden zijn van belangrijke stappen die gezet kunnen worden in de toekomst.