



LOLA

Internetconsultatie Subsidie Publieke
Laadinfrastructuur zwaar vervoer

LOLA

Publiek toegankelijk en landelijk snellaadnetwerk voor de logistiek

Internetconsultatie Subsidie Publieke Laadinfrastructuur zwaar vervoer

Vanuit het Actieplan Logistiek Laden (LoLa) wordt de komst van de subsidie Publieke Laadinfrastructuur zwaar vervoer verwelkomt. Met deze subsidie zal de uitdagende business case voor publieke snellaadpleinen worden bevorderd en wordt de mogelijkheid op tijdig voldoende publieke snellaadinfrastructuur voor vrachtovervoer realiseren vergroot. Vanuit de rol van LoLa als spil tussen overheden, netbeheer en de markt onderstrepen we de noodzaak tot het versnellen van de uitrol van laadinfrastructuur en de toegevoegde waarde van deze subsidie. Wel zien we een aantal kanttekeningen welke hieronder in meer detail staan uitgeschreven evenals antwoorden op de gestelde vragen.

Algemene feedback op de subsidie

De subsidie wordt vanuit LoLa als een belangrijke stap in de goede richting gezien. Wel geven we graag onderstaande kanttekeningen mee welke vanuit ons oogpunt een verbetering van de subsidie vertegenwoordigen.

- Om te kunnen voldoen aan de snellaadvraag van vrachtovervoer is het op termijn evident dat ook hoogvermogen laders (MSC) beschikbaar komen in het Nederlandse snellaadnetwerk. Dit is nodig om te faciliteren dat er binnen de wettelijke rusttijd (45 minuten) volledig kan worden bijgeladen. De focus van de huidige subsidie belicht deze hoogvermogen laders onvoldoende.
- De grootste uitdagingen tot de realisatie van snellaadpleinen voor de logistiek liggen momenteel niet bij de business case, maar bij de toenemende netcongestie en het ruimtegebrek in Nederland. Ondanks dat de subsidie de business case ondersteund is onduidelijk hoe de subsidie impact heeft op deze voornaamste uitdagingen tot een landelijk dekkend snellaadnetwerk voor vrachtovervoer.

Gaat een batterij helpen bij het versneld realiseren van een project?

Een batterij kan zeker ondersteunen bij het overbruggen van een periode totdat een zwaardere netaansluiting gerealiseerd kan worden om zo eerder te kunnen beginnen met het opereren van een snellaadplein. Een batterij heeft echter vaak pas toegevoegde waarde wanneer al een netaansluiting van enig formaat aanwezig is zodat de piekbelasting kan worden opgevangen. Gezien een van de voornaamste uitdagingen bij het realiseren van snellaadinfrastructuur netcongestie is biedt subsidie op een batterij uitkomst op het gevolg maar niet de oorzaak. Een batterij zal dus helpen bij het versnellen van projecten die een ontoereikende netaansluiting hebben, maar zal geen uitkomst bieden voor projecten zonder netaansluiting. Daarmee wordt door de subsidie op batterijen geen oplossing geboden voor netcongestie bij het realiseren van nieuwe locaties zonder netaansluiting. Een batterij ingezet bij een laadstation kan het elektriciteitsnetwerk ontlasten, maar ook ongewenst extra belasten. Dit laatste zou ik via extra eisen willen vermijden, zodat een batterij meer netneutraal ingezet kan worden.

Zijn de technische eisen aan de laadlocatie passend voor het beleidsdoel?

Voor het voornaamste deel met de uitzondering op het gebrek aan voorzieningen voor zwaar vermogen laders (vanaf 800 kW). Om de transitie naar elektrisch vrachtvervoer voldoende te faciliteren is het van belang om het mogelijk te maken voor de sector om binnen de bestaande rijtijdenwetgeving voldoende te kunnen bijladen. Dit betekent dat een vrachtwagen binnen 45 minuten volledig moet kunnen bijladen wat alleen mogelijk is met hoogvermogen laders. Zo kan hoogvermogen laders de negatieve impact van een elektrische vrachtwagen op de dagelijkse operatie van fleetoperators minimaliseren tegenover een traditionele brandstof wagen.

Perspectief bieden op het toepassen van hoogvermogen laders voor CPO's met deze subsidie is daarmee belangrijk voor het minimaliseren van de reeds bestaande nadelen van een elektrische vrachtwagen om zo de volwaardige adoptie van deze vrachtwagens te kunnen versnellen.

Verder verwijzen we voor de technische eisen van een laadplein inclusief interoperabiliteiteisen graag verder naar de LoLa locatievisie waarin onze visie verder staat uitgeschreven. Middels deze locatievisie zal de laadinfrastructuur voldoen aan de minimale basissets rondom interoperabiliteit.

Is de termijn van 24 maanden voor realisatie te kort, te lang of precies goed?

Door de grote onzekerheden voor CPO's op het verkrijgen van een geschikte netaansluiting en de lange wachttijden die hierbij gelden is een langere horizon dan 24 maanden wenselijk. In veel gevallen moeten nieuwe snellaadpleinen nu al investeren in aanbestedingen op grond en netaansluitingen om zo toekomstige locaties vast te kunnen leggen. Dit betekent dat er in sommige gevallen pas tegen 2030 een netaansluiting kan worden gerealiseerd omdat de wachttijden hierop constant oplopen. Hierom is 24 maanden mogelijk te kort om voor een CPO als zij pas ver na die periode aanspraak krijgen op een geschikte netaansluiting. Kortom, het realiseren van een snellaadplein voor vrachtvervoer wordt door netcongestie steeds minder vaak mogelijk in de gestelde 24 maanden. Daarbij kunnen locatieverwerving en vergunningstrajecten voor locaties soms lang duren. Een optie is om meer duidelijkheid te verschaffen dat er nog meer subsidierondes zullen volgen, zodat een marktpartij beter kan inschatten of realisatie binnen 24 maanden mogelijk is, of dat zij de aanvraag een jaar later indient.



Moet er in het eerste jaar van de regeling meer of minder gestuurd worden op locaties dan voorgesteld?

Ja, in de recent afgesloten NAL SOK en AFIR wordt gesproken over een dekkend laadnetwerk. Het sturen op locaties is vanaf het begin nodig om te voorkomen dat er te veel laadlocaties dicht bij elkaar komen en om ervoor te zorgen dat er voldoende spreiding van laadlocaties in Nederland is.

Is de eis van maximaal 2 locaties per aanvrager per week acceptabel?

Ja deze eis is acceptabel, mits dit structureel wordt geëvalueerd. In het geval dat het aantal aanvragers achterblijft zou het maximum mogelijk naar boven kunnen worden bijgesteld.

