



15 maart 2024 | Reactie Subsidie Publieke Laadinfrastructuur zwaar vervoer (SPuLa) | Fastned

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

Zeker, en op veel locaties zal het vermoedelijk een randvoorwaarde zijn om voldoende capaciteit beschikbaar te hebben voor het maximaal gelijktijdig gevraagde vermogen op de locatie. In het grootste deel van Nederland zal het zonder batterij zo goed als onmogelijk zijn om binnen een aantal jaren voldoende transportcapaciteit te verkrijgen om de nodige laders van (voldoende) stroom te voorzien.

Het is wel van belang om beter na te denken over de rol en het nut van de batterij voor de aanpak van netcongestie, en de voorgestelde subsidieregeling vult dat nu onvoldoende duidelijk in. De maximaal te financieren batterij van 1.400 kW is behoorlijk groot voor de vereiste minimale opstelling aan laders in deze subsidieregeling, en de kans is aanwezig dat een dergelijke grote batterij ook zal worden ingezet voor frequentie- en/of onbalanshandel, met mogelijk congestieversterkende effecten tot gevolg. Wij raden aan om hierover enige inkadering toe te voegen, om te voorkomen dat deze subsidie de netcongestie vergroot, en nodeloos grote batterijen subsidiëert.

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

Sommige van de technische eisen roepen bij ons enkele vraagtekens op. Het zou goed zijn om in deze gevallen e.e.a. te specificeren. Hierbij denken wij in het bijzonder aan:

- De bepaling onder Artikel 2.2.3 1 stelt een maximum omvang van 3.600 kW aan een laadlocatie. Het is ons niet duidelijk welk doel dit dient, gezien de grote verwachte vraag naar laadvermogen op bepaalde locaties.
- De bepaling onder Artikel 2.2.3 1.a en 1.b. Deze bepalingen lijken te refereren aan twee verschillende use cases voor het laden van zwaar vervoer. De laadstations van minstens 200 kW sluiten aan op bestemmingsladen, terwijl de laadstations van minstens 350 kW passen bij 'on-the-go' laden. Wij zouden suggereren om het aanbieden van ten minste één van deze bepalingen als vereiste te stellen, in plaats van beide. Dus óf het hebben van minstens 1.400 kW aan 200 kW laadstations (een goed formaat laadplein om langer te staan) óf het hebben van minstens twee 350+ kW laadstations voor on-the-go laden.
- De bepaling onder Artikel 2.2.3 1.c. Wij vragen ons af waarom is gekozen voor een minimum belastbaarheid van 40 ton. Europese standaarden geven immers ruimte voor zware voertuigen tot een gewicht van 44 of zelfs 48 ton.



- De bepalingen onder Artikel 2.2.3 1.c, 1.d en 1.e. Het is momenteel onvoldoende duidelijk of dit van toepassing is op alle laadpunten waarover een laadlocatie beschikt, of over de minimaal 1.400 kW aan laadstations onder punt 1.a. Het is immers goed denkbaar dat de laadlocatie naast de bovengenoemde laadpunten voor zwaar wegvervoer ook nog beschikt over aanvullende punten voor personenvervoer die uit oogpunt van veiligheid en fysieke inrichting (bijv. draaicirkel) niet toegankelijk zijn voor zwaar vervoer. Onze suggestie zou zijn deze bepalingen te herformuleren naar ‘de onder 1.a of 1.b genoemde opstelling beschikt over fysieke ruimtes voor het laden van een trekker met oplegger combinatie van 16,5 meter’ etc.
- Artikel 2.2.14 lid 2.b vraagt om een contract van een energieleverancier waaruit blijkt dat uitsluitend hernieuwbare energie is geleverd. Hoewel dit voor kleine gebruikers de gangbare werkwijze is, maken veel grotere bedrijven gebruik van Garanties van Oorsprong die zij direct aankopen om de hernieuwbare oorsprong zeker te stellen. Dit gaat buiten het contract met de energieleverancier om. De huidige formulering van dit artikel laat geen ruimte voor deze methode, terwijl het resultaat hetzelfde is.

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

Realisatie binnen 2 jaar kan vrijwel zeker alleen maar als er al een netaansluiting met voldoende contractvermogen is om (met/zonder hulp van een batterij) laders met het vereiste laadvermogen te voeden. Als het om nieuw te ontwikkelen locaties gaat, is die kans zeer onwaarschijnlijk. In de meeste gevallen moet op nieuwe locaties eerst een nieuwe aansluiting gerealiseerd moeten worden en contractvermogen moeten worden toegekend. In dat geval is 24 maanden vrijwel zeker onvoldoende. Alleen al voor realisatie van de netaansluitingen nemen netbeheerders soms wel 2 jaar de tijd. Daarnaast kan door de congestieproblematiek het aangevraagde contractvermogen soms wel 6 jaar op zich laten wachten. Tot die tijd krijgt de aanvrager een 0 kW contract.

De voorwaarde dat een ‘document aangeleverd moet worden waaruit blijkt wat het huidige aansluitvermogen en gecontracteerde transportvermogen is op de laadlocatie’ vormt daarmee een horde voor partijen die op een nieuw te verwerven stuk grond aan de slag gaan. Aanvragers die daarentegen al wél een locatie bezaten en daar al een netaansluiting met contractvermogen hadden, komen waarschijnlijk wel in aanmerking. Deze voorwaarde bevoordeelt dus bestaande locatie-eigenaren, ten opzichte van partijen die als nieuwkomer willen instappen en nog een netaansluiting moeten aanvragen.

Dat zelfde gebeurt bij de voorwaarde dat “*de aanvrager aantoonbaar toestemming heeft van de eigenaar van de locatie voor het plaatsen en exploiteren van publiek toegankelijke elektrische laadstations die geschikt zijn voor zware voertuigen*”. Die voorwaarde bevoordeelt partijen die al in bezit zijn van een stuk grond en bijbehorende vergunningen.



FASTNED

Partijen die bijvoorbeeld nog een Omgevingsvergunning moeten verkrijgen lopen dikwijls aan tegen lange vergunningsprocedures.

Al met al zou het beter zijn om als voorwaarde te stellen dat partijen bewijsstukken overleggen waaruit blijkt dat zij bezig zijn de benodigde netaansluiting, contractvermogen en vergunningen te verkrijgen. Eventueel kan na een aantal jaren de subsidie worden teruggevorderd indien blijkt dat de benodigde aansluiting en vergunning niet zullen worden verkregen. Of er kan worden gewerkt met een 'reservering' waarbij de subsidie in principe wordt toegekend, maar pas wordt uitgekeerd op het moment dat alle vergunningen en aansluitingen binnen zijn.

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

Fastned onderschrijft het belang van goede spreiding van laadinfrastructuur voor zwaar vervoer. Wel is het denkbaar (en wenselijk) dat langs specifieke corridors en bij industrie-/transportclusters een grotere behoefte aan publieke laadinfrastructuur zal ontstaan dan in andere gebieden, waarbij het gebruik van de tweecijferige postcodegebieden wellicht onvoldoende ruimte biedt.

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

Wat ons betreft wel. Deze (of een vergelijkbare) maximering voorkomt dat één grote partij een beslag kan leggen op alle postcodegebieden.

Algemene punten:

Wat ons betreft is het zeer van belang dat publiek ook echt te allen tijde publiek betekent, zoals genoemd in artikel 2.2.3 1.f. Het zou bijvoorbeeld onwenselijk zijn als een laadlocatie weliswaar publiek beschikbaar is, maar op alle piekmomenten kan worden gereserveerd door de aanbiedende partij, waarmee publieke financiering alsnog leidt tot de facto private laadinfrastructuur.

Fastned B.V.

James Wattstraat 77R - 1097 DL Amsterdam - Nederland

contact@fastned.nl - +31(0)20-71 553 16

KvK 54606179 / NL851369455B01