

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

Datum 15 maart 2024
Ons kenmerk HbR-400018122-449211569-372
Aantal bijlagen 0
Contactpersoon Voskamp, Aral
Telefoon +31 6 5123 9123
E-mail haw.voskamp@portofrotterdam.com

Onderwerp Digitale zienswijze SpuLa regeling

Geachte heer/mevrouw,

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is voornemens subsidie op publieke laadinfra voor elektrische zware voertuigen te verstrekken (SPuLa). Doel van de regeling is het versnellen van de transitie naar Zero Emissie (ZE) zwaar vervoer met daarbij o.a. AFIR verplichtingen en ZE-zones in gedachten. Er is tot en met 17 maart 2024 gelegenheid om via een internet-consultatie een zienswijze hierop in te dienen en de door IenW gestelde vijf 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 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 ook voornemens is subsidie op laadinfrastructuur te verstrekken. Het wegtransport kent zeer kleine marges waardoor externe prijsprikkels relatief veel effect hebben en tot verandering leiden. Wij hebben uw vragen hieronder beantwoord en dragen een aanvullende idee aan.

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

Wij denken dat andere marktpartijen deze vraag beter kunnen beantwoorden. Wat ons betreft zou de omvang van de bestaande netaansluiting direct in verband gebracht moeten worden met de maximaal subsidiabele omvang van een batterij; hoe groter de netaansluiting, hoe kleiner de subsidie..

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

Wat ons betreft zijn de technische eisen in deze vorm niet passend. Een aantal reacties:

- Wij hebben zorgen bij de fysieke eisen aan laadpleinen, welke heel concreet zijn benoemd (doorrijhoogte minimaal 4.2 meter, voertuiglengte 16.5 meter, 40 ton draagkracht van de verharding). Het valt HbR op dat hier niet de door RDW toegestane maten en gewichten aangehouden worden van lengtemaat 18.75 meter (voor motorwagen met aanhanger) en 25.25 meter (lang zwaar voertuig) en de draagkracht 50 ton. Met afwijkende fysieke eisen creëren we een onwenselijke marktsituatie waarin

de logistiek beperkt wordt en/of er oneigenlijk gebruik van laadpleinen door afwijkende voertuigen optreedt. Er rijden al elektrische voertuigen rond met deze maximale afmetingen en/of gewicht. Wij hechten er veel waarde aan dat de maximale maten en gewichten aangehouden worden zodat de laadpleinen voor alle marktpartijen de transitie naar zero emissie faciliteren.

- de regeling is beperkt tot laadpleinen van maximaal 3.600 kW. Het is onduidelijk of hier de netaansluiting bedoeld wordt of het opgesteld laadvermogen? Wij zien de logica achter dit maximum niet in. Laadpleinen met meer dan 3.600 kW aan opgesteld vermogen zijn noodzakelijk op druk bezochte locaties nabij logistieke hubs. Wij kennen al enkele voorbeelden van laadpleinen die uitgelegd zijn met meer dan 3.600 kW. Een netaansluiting kan kleiner zijn dan het opgesteld vermogen, maar meer dan 3.600 kW is ook voor de netcapaciteit zeer wenselijk voor de gestelde beleidsdoelen; met name het doel om op tijd voldoende laadzekerheid te bieden. Wat ons betreft is het beter deze maximum eis te laten vervallen. Ter overweging is het wellicht doelmatig om een maximum in te stellen op het aantal laadpunten of opgesteld vermogen dat per laadplein in aanmerking komt voor subsidie;
- Er wordt geëist dat er minimaal 1.400 kW aan laadvermogen moet worden gerealiseerd in de mix van 200 kW laadpunten en minimaal 2 x 350 kW laadpunten. Wij vraag ons af of er ook geen rekening moet worden gehouden met de doorgroeimogelijkheden naar snellere laders (MCS laders a 1.000 kW welke binnen 2 jaar verwacht mogen worden), wetende dat de investering in laadpunten een afschrijftermijn van zeker 5-7 jaren kent? Dit heeft ook impact op de eis 2.2.6 waar zeker een hoger bedrag voor MCS laders gepast zou zijn.
- Hebben de betreffende voorzieningen ook tot doel om (zwaar) rijdend bouwmaterieel te faciliteren? In de korte toelichting wordt enkel gesproken over elektrische vrachtauto's / BEV's. Wat HbR betreft is het wenselijk dat bouwmaterieel ook voldoende wordt gefaciliteerd in het helpen doorbreken van de kip-ei problematiek tot zero emissie bouwen.

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

Wij zijn van mening dat de termijn te lang is, maar de scope "realisatie" te ruim. Er wordt namelijk niet apart ingegaan op de netcapaciteit en de mogelijke netverzwaring die nodig is om de laadcapaciteit tussen 1.4 MW en 3.6 MW te realiseren. Naast dat dit aanzienlijke kosten met zich mee kan brengen, is het de vraag of er voldoende netcapaciteit beschikbaar is en hoeveel tijd het kost om een netverzwaring te realiseren. Tenslotte is het de vraag of partijen (CPO's) invloed hebben op deze doorlooptijd. Hiermee is de termijn van "24 maanden realisatie" een moeilijk beheersbaar risico voor inschrijvende partijen.

Bij beschikbaarheid van netcapaciteit, afhankelijk van de situatie voor de netbeheerder en uitgaande van een greenfield-situatie, hoeft de realisatiefase in onze ervaring niet veel langer dan 6-9 maanden te duren. Met het oog op het inbouwen van enige marge voor vergunningen en onvoorziene

omstandigheden, lijkt het een betere eis om “12 maanden na oplevering netaansluiting” aan te houden zodat er een risico bij de markt gelegd wordt waar zij wel invloed op hebben.

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

Wij onderschrijven de noodzaak voor goede spreiding, maar doen een ander voorstel. We zien de behoefte aan laadpunten samenhangen met de meest voorkomende transportroutes en gebruiksfrequentie daarvan. De TEN-T corridors zijn van groot belang voor de logistiek en kennen bovendien een Europese AFIR-verplichting tot realisatie van laadinfrastructuur. Daarnaast denken wij aan truckparkings en logistieke hotspots waar iets vergelijkbaars geldt. Wij verzoeken u dat in 2-cijferige postcodegebieden met omvangrijke vrachstromen en langs TEN-T corridors een aangepast maximaal aantal aanvragen mag gelden. Wellicht zou het ook doelmatig zijn om in plaats van een maximum van 2 laadpleinen per gebied, een voorrangregeling in te stellen op laadpleinen in een dergelijk postcodegebied.

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

Wij kunnen deze vraag onvoldoende beantwoorden en laten beantwoording aan andere marktpartijen.

Aanvullende suggestie: voorkom vertraging van verduurzaming van het wegtransport

We hebben tot slot nog een aanvullend idee om doelmatigheid en doeltreffendheid van de regeling te vergroten: de doelgroep zijn ondernemers en vooral Charge Point Operators. Het is denkbaar dat transport (gerelateerde) bedrijven en/of bouwbedrijven zelf ook een laadbehoefte hebben en medegebruik door andere partijen willen faciliteren. Dat betekent dat deze bedrijven moeten zorgen dat de laadplekken ten allen tijde publiek toegankelijk zijn en beschikbaar zijn voor andere dan de eigen elektrische vloot. In de ogen van HbR zou de regeling ook voor dergelijke oplossingen ruimte mogen bieden.

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