

REACTIE RAI VERENIGING INETCONSULTATIE PUBLIEKE LAADINFRA ZWAAR VERVOER

Chris van Dijk, Wout Benning
15 maart 2024



REACTIE RAI VERENIGING

Reactie RAI Vereniging betreft de beantwoording van het vijftal aan vragen van RVO:

1. Gaat een batterij helpen bij het versneld realiseren van een project?
2. Zijn de technische eisen aan de laadlocatie passend voor het beleidsdoel?
3. Is de termijn van 24 maanden voor realisatie te kort, te lang of precies goed?
4. Moet er in het eerste jaar van de regeling meer of minder gestuurd worden op locaties dan voorgesteld?
5. Is de eis van maximaal 2 locaties per aanvrager per week acceptabel?

1. GAAT EEN BATTERIJ HELPEN BIJ HET VERSNELD REALISEREN VAN EEN PROJECT?

RAI Vereniging is van mening dat batterijen deels bijdraagt aan de versnelling. Een BESS (Battery Energy Storage System) of BIC (Battery Intergrated Charger) gaat helpen in het versneld realiseren van een laadinfra project.

Graag de prioriteit op de ontwikkeling van fysieke DC laadpalen, waarmee we moeten voorkomen dat een groot deel van het subsidiebudget wegvloeit naar batterij opslag systemen. Echter het voorgestelde subsidiebedrag € 40,- per kWh is te laag.

Artikel 2.2.6 Hoogte subsidie

De subsidie bedraagt voor de activiteit, bedoeld in artikel 2.2.3, tweede lid, € 40 per kWh opslag.

Subsidie is mogelijk tot een max van 1.400 kWh = 56.000 Euro.

Waarom de beperking van subsidie tot een maximaal vermogen van max. 1.400 kW is niet duidelijk. Ook niet gezien de gestelde minimum laadvermogen van 1400 kW in 2025 en de steeds hoger worden laadvermogens in de AFIR voor het TEN-T netwerk in 2027 en 2030).

Tevens is de subsidie per kWh batterij opslag laag te noemen. Gangbaar is €750.000 en € 1.000.000 voor 1 MWh voor een compleet werkende *standalone* oplossing. Een subsidiering van €100,- per kWh zien wij acceptabel waarmee het zwaartepunt van het subsidiebudget op de fysieke laadinfra blijft.

2. ZIJN DE TECHNISCHE EISEN AAN DE LAADLOCATIE PASSEND VOOR HET BELEIDSDOEL?

- Lokaties: zorg dat TEN-T netwerklocaties prioriteit krijgen boven non-TENT. Van stedelijk naar benelux naar internationaal. Prio bij urban nodes / ZE-zones langs TEN-T netwerken.
- Fundering: Geschikt voor minimaal 40 Ton is een te lage eis. Voor Nederland ligt Toegestande Maximum Massa van 50+ ton meer voor de hand. Tot en met de inzet van LZV/SEC (<72 ton). Daarom is het wijs de fundering af te stemmen op aslast, waarbij 13,5 ton per as moet worden aangehouden. Bij LZV/SEC en bijzonder vervoer kan bijvoorbeeld 1 rijbaan geschikt gemaakt worden waar de rijbaan op 72 ton wordt uitgelegd zonder overkapping van een luifel, waardoor ze altijd kunnen laden.
- Fysieke ruimte:
 - Doorrijhoogte: minimaal 4,5 m (Afmeting zie art 5.3.6 RV)
 - artikel 2.2.3 e - de totale voertuigcombinatielengte met zero emissiesystemen mogen wettelijk langer worden. Daarmee dient rekening gehouden te worden met 17,5m voor trekker oplegger combi's, 20m voor bakwagen combi's, LZV en Super Eco Combi's tot 32-33m
 - Zie voor afmetingen en gewichten Regeling Voertuigen, Feitenboekje 2023 incl. update 2024, CROW en RWS

2. ZIJN DE TECHNISCHE EISEN AAN DE LAADLOCATIE PASSEND VOOR HET BELEIDSDOEL?

- Aangaande technische eisen aan de gestelde vermogens, dient de regeling de eisen van de AFIR te volgen, voor TEN-T wegennetwerk, uitgebreide TEN-T, beveiligde parkeerterreinen en stedelijke knooppunten / urban nodes. Blindstaren op postcode gebieden is niet wijs: weeg vermogensbehoefte en netwerkcapaciteit mee tezamen met de maximale afstanden conform AFIR.

3. IS DE TERMIJN VAN 24 MAANDEN VOOR REALISATIE TE KORT, TE LANG OF PRECIJS GOED?

- 24 maanden is juist, mits;
 - bij de aanvraag documenten worden overgedragen waaruit blijkt dat het aangevraagde transportvermogen voor de laadinfra contractueel beschikbaar wordt gesteld door de netbeheerder. Dit voorkomt 'lucht' in de aanvragen en het te lang 'claimen' van postcodegebieden, waar vervolgens lange tijd geen laadinfra wordt aangelegd (daarom ook niet langer dan 24 maanden). Artikel 2.2.9 lid h. is daar niet voldoende helder over en verdient aanscherping.
 - Uitstel dient onder voorwaarde mogelijk te worden, bijv. indien de vergunningsprocedure obv gegronde redenen langer duurt, zoals start gemeentelijke of provinciale bezwaar procedure

4. MOET ER IN HET EERSTE JAAR VAN DE REGELING MEER OF MINDER GESTUURD WORDEN OP LOCATIES DAN VOORGESTELD?

- Max 2 per postcode gebied betreft inzet op spreiding. Echter, dat is geen oplossing voor energiebehoefte; de subsidie dient naar plekken te gaan waar de laad-/energiebehoefte is.
- Aangezien er niets 'is voorgesteld', is RAI Vereniging van mening dat er meer gestuurd mag worden. De subsidie dient bij te dragen aan de zo spoedig mogelijke implementatie van de minimaal vereiste laadlocaties langs *urban nodes* en TEN-T wegennetwerk.

5. IS DE EIS VAN MAXIMAAL 2 LOCATIES PER AANVRAGER PER WEEK ACCEPTABEL?

- Buiten scope RAI Vereniging

ALGEMEEN

- de definitie van publiek toegankelijke laadinfrastructuur onder artikel 2.1.1. begripsbepalingen mist.
- in artikel 2.2.6 a 'hoogte subsidie' wordt een ondergrens van een DC laadpaal vermogen genoemd van 200kW. Wij informeren u graag dat de ondergrens van een marktconforme DC laadpaal 180kW bedraagt.
- ihkv. waarborgen continuïteit transport; zorg dat exploitanten van bestaande tanklocaties aanspraak kunnen maken op de subsidie voor laadinfra.
- de aanwezigheid van een Europees geharmoniseerd reserveringsysteem is cruciaal, gepaard met informatie over technische gegevens van de laadpalen en de bereikbaarheid voor zware EV's (afmetingen fysieke ruimte).