



**Betreft: Reactie op ‘Subsidie Publieke Laadinfrastructuur zwaar vervoer’**

*Hierbij ontvangt u de zienswijze van BOVAG op de voorgestelde ‘Subsidie Publieke Laadinfrastructuur zwaar vervoer (SPuLa)’. Wij denken dat de voorliggende regeling een goed en belangrijk onderdeel is van een totaalpakket op weg naar zero-emissie logistiek en onderschrijven de aan deze regeling gestelde doelen. Zeker met het oog op de rap naderende zero-emissiezones, is het belangrijk dat de laadinfrastructuur op orde komt. Op een aantal onderdelen van de regeling delen we graag onze inzichten.*

*1. De toevoeging van een subsidie op een batterij is wat ons betreft een zeer belangrijk onderdeel van de regeling. Naast de kosten voor aanleg van laadinfrastructuur, zien we de problematiek rondom netcongestie als tweede belangrijke bottle neck voor de uitrol van (voldoende) laadinfrastructuur. Een stationaire batterij zou daarin, in ieder geval voor de kortere termijn, kunnen bieden, maar is nu door de hoge aanschafkosten vaak in de praktijk nog niet haalbaar.*

*Het subsidiebedrag in verhouding tot de investeringskosten van zo'n batterij lijken in de concept-regeling wel nog relatief laag. Het zou zonde zijn als de regeling uiteindelijk niet bijdraagt aan het doel, dus we stellen voor tijdig te evalueren of het subsidiepercentage voor de batterij voldoende is om extra investeringen te realiseren.*

*2. De regeling beschrijft dat, indien de Minister op dezelfde dag voor meer dan twee laadlocaties per tweecijferige postcodegebied aanvragen ontvangt, hij de onderlinge rangschikking van die aanvragen vaststelt door middel van loting. Wat ons betreft zou je altijd eerst, waar mogelijk, moeten kijken naar inhoudelijke overwegingen over de meest gewenste locatie, voordat je overstapt naar loting. Denk hierbij aan overwegingen over de plaats waar de meeste voertuigen voorbijkomen en/of waar de minste andere laadfaciliteiten in de buurt zitten.*

*3. De regeling stelt dat alle laadstations binnen twee jaar na de subsidieverlening volledig beschikbaar moeten zijn voor gebruik door zwaar elektrisch wegvervoer. Alhoewel die doorlooptijd vooralsnog realistisch klinkt, ben je hiervoor als aanvrager in veel gevallen wel (volledig of deels) afhankelijk van derden. Daarmee loop je als bedrijf een aanzienlijk risico als de termijn niet wordt behaald, ook als dat zonder jouw toedoen is. We zijn daarom blij met de optie tot een eenmalig verzoek tot uitstel. Maar ook bij dit uitstel geldt dat je afhankelijk blijft van derden en risico loopt de termijn niet te halen. Een redelijke reactie- en realisatietermijn van andere partijen zou wat ons betreft dus randvoorwaarde moeten zijn.*

BOVAG

Lily de Waal, Beleidsadviseur duurzame mobiliteit  
[lilydewaal@bovag.nl](mailto:lilydewaal@bovag.nl)