

# Internetconsultatie Subsidie Publieke Laadinfrastructuur zwaar vervoer – 15 maart 2024

*De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) verwelkomt de Subsidie Publieke Laadinfrastructuur zwaar vervoer (SPuLa). Deze subsidie zal een belangrijke impuls geven aan verduurzaming en innovatie in de transportsector. NVDE onderschrijft dat de uitrol van logistieke laadinfrastructuur versneld moet worden en dat deze regeling daarbij kan helpen. Het is belangrijk dat er snel een landelijk dekkend netwerk van publiek toegankelijke laadlocaties voor zware elektrische voertuigen in Nederland ontstaat zodat ook de logistieke sector in een hoog tempo de overstap naar zero-emissie kan maken.*

## Algemene feedback op de regeling

Naast het feit dat de NVDE de regeling verwelkomt heeft de NVDE ook enkele algemene opmerkingen, namelijk:

- Het is niet voldoende duidelijk in welke mate de regeling rekening houdt met al bestaande laadinfrastructuur voor zwaar vervoer. De regeling moet niet bijdragen aan ondermijning van de huidige markt. Indien er nu al laadstations actief zijn betekent dit dat ondernemers een rendabele businesscase zonder subsidie zagen. Duidelijke kaders waarbinnen bestaande initiatieven worden geëvalueerd en gerespecteerd kunnen deze onduidelijkheid aanpakken;
- De regeling schiet tekort in het tegemoet komen aan een belangrijk deel van de laadvraag van zwaar vrachtvervoer. De regeling richt zich teveel op laders met een te klein vermogen en met dergelijke laders is het niet mogelijk om binnen de 45 minuten rusttijd de batterij voldoende op te laden (zie ook onder vraag 2).
- De regeling is niet (geheel) toekomstbestendig. De regeling schiet namelijk tekort in het stimuleren van toekomstbestendige aansluitingen en systeemefficiëntie. Het programma zou ook projecten met grotere (beoogde) aansluitingen moeten stimuleren (en deze misschien zelfs prioriteren) om schaalbaarheid en efficiëntie van ruimte- en netwerkcapaciteitsgebruik te verzekeren. Door locaties in één keer voldoende groot en zwaar aan te leggen, kan de efficiëntie worden verhoogd en kunnen de benodigde investeringen worden geoptimaliseerd. Dit voorkomt ook overbodige werkgangen voor (overbelaste) netbeheerders en maakt optimaal gebruik van beschikbare aannemers de komende jaren. De netbeheerder zou daarbij een mandaat moeten krijgen om voldoende capaciteit voor beoogde groei te realiseren zonder dat deze capaciteit in de eerste jaren wordt gebruikt.
- De regeling maakt onvoldoende duidelijk wat de beschikbare capaciteit moet zijn. Er wordt wel gespecificeerd wat er aan laders moet staan op een locatie, maar niet wat er beschikbaar moet zijn aan stroom. Voorkomen moet worden dat er laders worden gesubsidieerd die vervolgens niet optimaal (of zelfs geheel niet) gebruikt worden.

- Het is onvoldoende duidelijk hoe deze regeling invloed heeft op en beïnvloed wordt door het netcongestievraagstuk, terwijl dit vraagstuk de komende jaren een van de grootste belemmeringen zal zijn voor het realiseren van laadinfrastructuur. Het is goed mogelijk dat de regeling leidt tot het opzetten van inefficiënte, niet-toekomstbestendige te kleine laadpleinen van enkel CCS-stations doordat de regeling niet goed rekening houdt met netcongestie. Het is daarom essentieel dat wordt geanticipeerd op toekomstige ontwikkelingen. Er dient een langetermijnstrategie gehanteerd te worden die rekening houdt met een groeiende elektrische vloot, de behoefte aan adequate voorzieningen en (nu nog in de regeling missende) mitigerende maatregelen.

### Reactie op de vragen

Naast de algemene opmerkingen heeft de NVDE de volgende opmerkingen bij de specifieke vragen van de consultatie.

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

Batterijen kunnen helpen bij het versneld realiseren van laadinfrastructuur. De precieze rol is echter afhankelijk van de specifieke businesscase per locatie (en/of bedrijf). En ook hier speelt het capaciteitsvraagstuk een grote rol bij een antwoord op de vraag.

De volgende zaken zijn van belang:

- Bij publieke locaties voor zwaar vervoer is het vooral belangrijk dat de laadlocatie altijd op vol vermogen kan draaien wanneer er (ongeplande) klantvraag is. Of een batterij noodzakelijk is, is dus mede afhankelijk van de beschikbare aansluiting. Wanneer de aansluiting van de locatie te klein is, kan er op die piekvraagmomenten door een batterij bijgeschakeld worden. In de huidige situatie zal het in grote delen van het land trouwens lastig zijn om zonder batterij binnen afzienbare tijd transportcapaciteit te verkrijgen om de locatie van voldoende stroom te voorzien.
- Een batterij kan vaak enkel kan worden opgeladen wanneer de vraag lager is dan de piek, en dat vereist dan weer bijna altijd een reeds voldoende sterke netwerkcapaciteit (dit om naast de trucks ook de batterij te kunnen laden). Omdat de businesscase van een batterij op een publiek logistiek laadplein pas interessant wordt bij de beschikbaarheid van voldoende grote aansluitingen, loopt het subsidieprogramma het risico partijen te bevoordelen die reeds een grote netwerkconnectie hebben op bestaande locaties (en dat levert oneerlijke concurrentie op).
- Bij het plaatsen van een batterij moet verder rekening gehouden worden met het feit dat een batterij zelf ook congestie kan opleveren. Dit kan bijvoorbeeld optreden wanneer er een te grote batterij wordt geplaatst en deze ingezet wordt voor frequentie en/of onbalanshandel. Het gebruik van de batterijen moeten dus netbewust worden gedaan en enige inkadering is gewenst om te voorkomen dat de subsidie congestie juist vergroot. Het is daarom verstandig om aanvullende eisen op te nemen die de batterij, de laadinfra en de aansluiting optimaal integreren en deze integratie zo mogelijk aanvullend te subsidiëren. Op deze manier kan een batterij maximaal bijdragen aan stabiliteit van het netwerken en het vermijden van netcongestie.

- Bij het gebruik van batterijen is het ten slotte van belang dat dubbele nettarieven vermeden worden. Beter nog is dat een nul-tarief voor opslag wordt gehanteerd.

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

De eisen zouden toekomstbestendiger geformuleerd kunnen worden, zowel voor wat betreft de eisen aan de laders als de overige technische eisen. Fleetoperators zullen immers sneller overschakelen op elektrisch als het laden geen negatieve impact heeft op de logistieke businesscase. Tijdens de technische levensduur van de laadstations die nu ontwikkeld worden zal de markt voor elektrische vrachtwagens zich flink ontwikkelen. Wij verwachten een grote groei van het aanbod van BEV-vrachtwagens die ook in steeds langere, zwaardere en hogere versies op de markt zullen komen met een steeds hoger laadvermogen. De eisen zijn nu niet voldoende op die ontwikkeling gericht.

De volgende zaken zijn van belang:

- De regeling voorziet nog niet voldoende in de komst van laders met een vermogen van meer dan 800 kW. Laders met een vermogen van meer dan 800 kW zijn essentieel voor het op de juiste snelheid kunnen opladen van vrachtwagens binnen de grenzen van het rijtijdenbesluit (met name laden in de 45 minuten verplichte pauze na 4,5u rijtijd). Locaties met een hoog laadvermogen zijn nodig naast publieke laadlocaties met kleinere vermogens (< 800kW), die bijvoorbeeld weer goed voldoen wanneer er sprake is van 'overnight' charging (bijvoorbeeld tijdens de verplichte dagelijkse rust). Een operator moet vrij zijn om een eventuele mix van laadsnelheden aan te bieden op publieke locaties.
- Laders met een vermogen van 800 kW en meer vergen grotere investeringen, in zowel laadinfrastructuur als benodigde netaansluiting en eventueel ondersteunende batterijen. Met de omvang van deze investeringen wordt onvoldoende rekening gehouden bij de in de regeling genoemde subsidiebedragen in paragraaf 2.2.6. De genoemde bedragen zullen slechts een zeer klein gedeelte van de kosten kunnen dekken. NVDE stelt voor om voor wat betreft zwaar transport meer aansluiting te zoeken bij de Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF), waarin bijvoorbeeld wel rekening gehouden wordt met de (komst van) 800kW+-laders.
- Dat laders met een groot vermogen niet voldoende zijn meegenomen in de regeling is ook om andere redenen een gemis. Voorkomen moet worden dat te lage laadvermogens worden gesubsidieerd die vervolgens niet meer voldoen aan de (snellaad)eisen van de vervoersbranche.
- Tot slot moeten de afmetingseisen zodanig zijn dat grote vrachtwagen(combinatie)s zoals LZV's en (super)eco-combi's in de toekomst gemakkelijk toegang hebben tot de locatie. De funderingen zouden daarom minimaal 50 ton moeten kunnen dragen (ook denkbaar is om uit te gaan van de maximaal toegestane aslast) en de doorrijhoogte moet minimaal 4,5m zijn. De te accommoderen lengte moet minimaal 33m zijn waarbij een vrachtwagen vooruit aan de lader moeten kunnen komen en vooruit weer weg moet kunnen rijden, zonder te hoeven steken.

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

Hier geldt: hoe minder tijdslimiet hoe beter. Dit is zeker het geval voor een regeling die zich richt op laadinfrastructuur aangezien er bij laadinfrastructuur meerdere problemen spelen, zoals netinpassingsvraagstukken, leveringsproblemen op de materialenmarkt en een gespannen situatie op arbeidsmarkt.

Realisatie binnen 24 maanden kan vermoedelijk alleen als er al een netaansluiting met voldoende contractvermogen beschikbaar is. Bij nieuw te ontwikkelen locaties is dit niet waarschijnlijk en zal eerst een nieuwe aansluiting gerealiseerd moeten worden en contractvermogen toegekend moeten worden. Dit lukt vaak niet binnen 24 maanden, nog afgezien van de benodigde tijd voor locatie(contract)vorming. Het niet tijdig krijgen van een netaansluiting zou derhalve een uitzondering dienen te krijgen.

Verder is ook hier het advies om in ieder geval aan te sluiten bij de AFIF (waarin een termijn staat van 39 maanden).

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

De regeling zou volgens de NVDE meer vraaggestuurd moeten zijn, met daarbij een ruimere set criteria rond locatie en techniek. Dit geeft potentiële operators meer flexibiliteit om locaties geschikt te maken voor publiek laden en de keuze voor laadinfrastructuur af te stemmen op specifieke behoefte en karakteristieken van de lokale laadbehoefte.

Het is goed denkbaar dat er op bepaalde corridors binnen bepaalde postcodegebieden vanuit de markt meer vraag is dan de regeling toestaat. Op die momenten moet voorkomen worden dat de ene locatie wél en de andere niet gesubsidieerd wordt. Het is hierbij overigens de vraag of het in die gevallen überhaupt nodig is om te subsidiëren aangezien de businesscase blijkbaar voldoende is om meerdere alternatieven binnen een postcodegebied van de grond te krijgen.

Aan de andere kant zullen er ook locaties zijn die door hun ligging een lager rendement zullen hebben dan locaties aan een corridor. Om te voorkomen dat er gebieden ontstaan waar weinig of helemaal geen laadinfrastructuur voor zwaar vervoer aanwezig is, dient er ook naar dit aspect gekeken te worden.

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

Dit is acceptabel. Een maximering voorkomt dat één partij een beslag kan leggen op alle postcodegebieden. Wel is het van belang dat de term aanvrager nog duidelijker gespecificeerd wordt zodat duidelijk wordt of bijvoorbeeld meerdere ondernemingen die binnen dezelfde holding vallen twee aanvragen per week doen.

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) maakt zich sterk voor een energievoorziening die volledig is gebaseerd op hernieuwbare energie door het bundelen van krachten uit de gehele sector. De aangesloten bedrijven zijn actief in hernieuwbare elektriciteit, warmte en gas en in duurzame mobiliteit, de gebouwde omgeving en de industriële sector.