VEMOBIN
VERENIGING ENERGIE VOOR MOBILITEIT EN INDUSTRIE

POSITION PAPER

Date: 15 maart 2024

Reactie VEMOBIN op voorgenomen stimuleringsregeling publiek toegankelijke logistieke laadinfrastructuur

VEMOBIN is verheugd dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een stimuleringsregeling om de uitbouw van het publieke laadnetwerk voor zwaar verkeer aan te jagen. Met dit position paper reageert onze vereniging op de uitgangspunten van de consultatieversie en wij hopen dat onze inbreng bijdraagt aan het verder verbeteren van de voorgenomen regeling. Wij zijn van harte bereid om onze inbreng mondeling nader toe te lichten.

Samengevat komt onze reactie op het volgende neer:

- Bevoordeel subsidieaanvragen voor een locatie op of nabij het TEN-T *Core* of *Comprehensive Network.*
- Zorg dat eigenaren van een vergunning voor een motorbrandstofverkooppunt langs de rijksweg wél een HD-laadpunt kunnen openen en dat zij tevens aanspraak kunnen maken op subsidie.
- Verleng de realisatieperiode van twee naar drie jaar.
- Subsidieer (secundaire) batterijen met een hoger vermogen dan 1400 kWh en sta meer batterijen per pool/locatie toe

- **Bevoordeel subsidieaanvragen voor een locatie op of nabij het TEN-T *Core* of *Comprehensive Network***

De regeling is bedoeld om Nederland te laten voldoen aan de doelstellingen van de AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation). Tegelijkertijd kent de voorgenomen regeling nog geen gebiedscriteria als toewijzingsgrond. Dit zou verholpen kunnen worden door subsidieaanvragen voor een locatie op of nabij het TEN-T *Core* of *Comprehensive Network* te bevoordelen ten opzichte van locaties die daarbuiten liggen. Dat kan door locaties die binnen de corridor vallen extra subsidie te geven ten opzichte van locaties die buiten de corridor vallen. Zo sluit je niet op voorhand locaties uit, maar vestig je wél nadrukkelijk de aandacht van initiatiefnemers op de TEN-T corridor en de doelen van de AFIR. In het verlengde daarvan verdient het aanbeveling om ook de uitbreiding van netcapaciteit in overleg met TenneT en de netbeheerders toe te spitsen op of nabij deze Ten-T corridor, omdat onder druk van de AFIR de vraag naar capaciteit rond deze locaties zo goed als zeker tot knelpunten zal leiden.

- **Zorg dat eigenaren van een vergunning voor een motorbrandstofverkooppunt langs de rijksweg wél een HD-laadpunt kunnen openen en dat zij tevens aanspraak kunnen maken op subsidie**

Rekening houdende met bestaande logistieke vervoersstromen, zullen tankstations langs de rijksweg als geschikte locaties voor HD-laden op of nabij de TEN-T corridor in het oog springen. Tegen die achtergrond doet het Ministerie van IenW er goed aan om de (thans controversieel verklaarde) voorgenomen verdeelsystematiek van vergunningen voor het exploiteren van een motorbrandstofverkooppunt langs de rijksweg nog eens tegen het licht te houden. Het ministerie is namelijk voornemens om langs de snelweg op één locatie twee typen vergunningen uit te geven: één voor een laadpunt en één voor een motorbrandstofverkooppunt. Vergunninghouders van een motorbrandstofverkooppunt wordt daarbij het recht ontzegd om een laadpunt te mogen exploiteren. In de toekomst zouden vergunninghouders van een motorbrandstofverkooppunt dus moeten kiezen tussen één van beide vergunningen en zodoende kunnen deze vergunninghouders geen aanspraak maken op subsidie voor een HD-laadpunt. De optelsom van voorgenomen beleid leidt er dus toe dat snelwegtankstations, die er van oudsher op zijn ingericht om zwaar vrachtverkeer te ontvangen, geen HD-laadpunt kunnen openen en geen subsidie aan kunnen vragen voor plaatsing van laadinfra. Wij pleiten er dan ook voor om het rijksbeleid voor de uitgifte van vergunningen zodanig te herzien dat eigenaren van een vergunning voor een motorbrandstofverkooppunt wél een HD-laadpunt kunnen openen en dat zij tevens aanspraak kunnen maken op subsidie.

- **Verleng de realisatieperiode van twee naar drie jaar**

De conceptregeling stelt dat de laadlocatie twee jaar na de subsidieverlening volledig beschikbaar moet zijn voor gebruik. Wij adviseren dat op te rekken naar drie jaar, om te voorkomen dat een locatie buiten de schuld van een initiatiefnemer om, niet binnen twee jaar is gerealiseerd. Een besluit op een vergunningaanvraag kan namelijk zeer lang duren en ook moet er voldoende netcapaciteit op locatie aanwezig zijn. In plaats van het inbouwen van vrijwaringsclausules voor de initiatiefnemer, zou de regeling met het verlengen van de realisatieperiode van twee naar drie jaar op een eenvoudige wijze rekening kunnen houden met vertraging tussen het moment van subsidietoekenning en realisatie van de laadpunten.

- **Subsidieer (secundaire) batterijen met een hoger vermogen dan 1400 kWh en sta meer batterijen per pool/locatie toe**

Volgens de conceptregeling is een stationaire batterij met een maximumopslag van 1400 kWh per laadlocatie onder voorwaarden ook subsidiabel. Van belang is hier dat de AFIR spreekt van een minimumcapaciteit van 1400 kWh *per pool* vanaf 2025 en dat de vereisten in 2030 al 3600 kW *per pool* bedragen. De voorgenomen Nederlandse subsidieregeling maakt echter gewag van een maximum subsidiabel vermogen van 1400 kWh *per laadlocatie,* waarbij uit de context opgemaakt kan worden dat met *locatie* in feite *pool* bedoeld wordt in de zin van artikel 2 lid 51 van de Verordening. Wij adviseren om de terminologie van de Verordening te hanteren om misverstanden te voorkomen en om dus het woord *pool* te gebruiken in plaats van *laadlocatie*. Aangezien per pool meerdere laadstations zouden kunnen voorkomen die geëxploiteerd worden door verschillende exploitanten, kan dat een knelpunt opleveren wanneer meerdere exploitanten een stationaire batterij voor hun laadstation willen installeren, aangezien de regeling in zijn huidige opzet slechts één stationaire batterij per pool/locatie subsidiabel maakt. Wij stellen voor om meerdere stationaire batterijen per pool subsidiabel te maken.
Met betrekking tot de laadcapaciteit van een stationaire batterij is 1400 kWh genoeg voor 5 tot 6 laadbeurten. Nu lijkt dat nog genoeg om aan de slag te gaan, maar zodra er meer EV-trucks op de weg komen, is 1400 kWh überhaupt aan de lage kant. Wij adviseren dan ook om het maximum van 1400 kWh in de regeling los te laten en om ook hogere vermogens subsidiabel te maken – met het oog op de toekomstige vermogensvereisten in de Verordening. Ten opzichte van een eerdere versie van de regeling is het subsidiabele bedrag beperkt van €100 per kW naar €40 per kWh. Dat maakt investeren in batterijen om stabiel aanbod te creëren weinig aantrekkelijk en daarom is het beter om terug te keren naar de eerdere €100 per kWh. Vanuit circulair oogpunt zou het bovendien goed zijn om ook secundaire batterijen onder de subsidieregeling te scharen.

VEMOBIN

Jan Bessembinders
Hoofd Milieu, Klimaat en Veiligheid

jbessembinders@vemobin.nl