



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

## SUBSIDIE PUBLIEKE LAADINFRASTRUCTUUR ZWAAR VERVOER (SPULA)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Inhoudelijke reactie op Internetconsultatie

12-07-2024



## In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een subsidieregeling voor publiek toegankelijke laadinfrastructuur voor zware voertuigen. Omdat er nog maar weinig batterij-elektrische vrachtauto's (BEV's) zijn, komt de uitrol van logistieke laadinfrastructuur nu maar langzaam op gang. Het doel van de regeling is de uitrol te versnellen. Met deze regeling kunnen investeerders subsidie ontvangen voor publiek toegankelijke laadpunten voor zware voertuigen, wat op zijn beurt de transitie naar schone mobiliteit bevordert.

## Doelgroepen die door de regeling worden geraakt

- Bedrijven die investeren in laadinfrastructuur voor zwaar vervoer (Charge Point Operators, tankstation-exploitanten, etc.);
- Ondernemers met zware elektrische voertuigen die onderweg moeten kunnen laden.

## Doel van de regeling

- Doorbreken van het kip-ei dilemma tussen de toename van elektrische zware voertuigen en de beschikbaarheid van publiek toegankelijke laadinfrastructuur;
- Versnellen van de realisatie van een landelijk dekkend netwerk van publiek toegankelijke laadlocaties voor zware elektrische voertuigen in Nederland;
- Op tijd voldoende laadzekerheid bieden (o.a. vanwege de invoering van 30 emissievrije zones voor stadslogistiek per 2025);
- Als Nederland op tijd (2025) voldoen aan de nieuwe AFIR verplichting (Alternative Fuels infrastructure Regulation) voor publiek toegankelijke laadinfrastructuur;
- én voorbereidingen treffen voor de AFIR verplichtingen voor 2027 en 2030.

Tot en met 17-03-2024 kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 50 reacties ingediend, hiervan zijn er 37 openbaar. Indieners zijn:

- Bedrijf (76% van de reacties);
- Maatschappelijke organisaties (10% van de reacties);
- Overheid (10% van de reacties);
- Particulier (4% van de reacties).



## **1. Inleiding**

In het hoofdlijnenverslag is een algemeen beeld geschetst, aan de hand van citaten uit individuele reacties<sup>1</sup>. In dit verslag wordt door het ministerie een inhoudelijke reactie gegeven op de internetconsultatie.

De subsidieregeling heeft van 16 februari 2024 tot en met 17 maart 2024 open gestaan voor openbare internetconsultatie. In totaal zijn 50 reacties ontvangen waarvan 37 openbaar. De reacties op de internetconsultatie zijn overwegend positief, maar bevatten veel suggesties voor aanpassingen. Op basis van de vraagstelling hebben indieners concrete opmerkingen aangeleverd op het voorstel voor deze subsidieregeling. De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende onderwerpen:

- Het belang van een batterij;
- Randvoorwaarden voor uitvoering;
- Technische eisen;
- Overig.

## **2. Algemene opmerking**

De tekst van de regeling is van toepassing op de eerste openstellingsronde van een regeling die meerdere jaren gaat lopen. Voor ieder volgend jaar beoordelen we of omstandigheden zijn veranderd en of de eisen en voorwaarden van de regeling moeten worden aangepast. Als een reactie uit de consultatie op dit moment niet wordt overgenomen, wil dat niet zeggen dat dit in de toekomst niet alsnog in de regeling wordt verwerkt.

## **3. Het belang van batterijopslag**

Bijna alle respondenten geven aan dat batterijen helpen en belangrijk kunnen zijn bij het versneld realiseren van een project. Bedrijven geven echter aan dat de 40 euro subsidie per kW te laag is om investeringen in batterijopslag te stimuleren. Het subsidiebedrag is aangepast in de regelingstekst naar 80 euro per kW. Dat dekt ongeveer 20% van de kosten.

Verder zijn er vragen gesteld over de maximumcapaciteit van de batterijopslag van 1.400 kW. Aanvragen met een grotere batterijopslag kunnen wel in aanmerking komen voor de subsidie, maar kunnen voor maximaal 1.400 kW subsidie krijgen. Dit is omdat de regeling tot doel heeft om de uitrol van laadinfrastructuur te versnellen en het grootste gedeelte van het beschikbare budget naar laadinfrastructuur moet gaan.

## **4. Randvoorwaarden voor de uitvoering**

### **Realisatietermijn**


De meeste reacties ondersteunen de eis dat een project binnen 24 maanden operationeel moet zijn, met de mogelijkheid van eenmalig uitstel van 12 maanden bij onvoorziene omstandigheden.

### **Verdelingscriteria over locaties**

Dat er op spreiding moet worden gestuurd, wordt in de reacties ondersteund. Wel worden andere

---

<sup>1</sup> [https://www.internetconsultatie.nl/tijdelijke\\_subsidierегeling\\_publieke\\_laadinfrastructuur\\_zware\\_voertuigen/b1](https://www.internetconsultatie.nl/tijdelijke_subsidierегeling_publieke_laadinfrastructuur_zware_voertuigen/b1)



criteria voorgesteld. Voor deze openstellingsronde is er voor spreiding op basis van postcodegebieden gekozen. Dit om enerzijds spreiding te realiseren en anderzijds zoveel mogelijk ruimte te geven aan de plannen en voorkeuren van ondernemers. Daarmee verwachten we op korte termijn de grootste versnelling in uitrol van laadlocaties te realiseren.

### **Subsidiebedrag**

Enkele respondenten vinden het subsidiebedrag te laag. Dit bedrag is gemaximaliseerd aan de hand van de gemiddelde kostprijs en de staatssteunregels.

## **5. Technische eisen**

### **Laadvermogen per locatie**

Er is gekozen voor een minimum vermogen van 1.400 kW per locatie, in overeenstemming met de AFIR-eisen voor publieke laadlocaties. Sommige reacties suggereren dat dit minimum beperkend kan zijn omdat weinig locaties een geschikte netaansluiting hebben. Andere reacties noemen onduidelijkheid over de vereiste minimale beschikbare capaciteit van de netaansluiting. In reactie hierop is in de regeling opgenomen dat een laadlocatie minimaal een netaansluiting van 600 kVA moet hebben om zo een bruikbare minimale capaciteit te kunnen garanderen.

Ook waren er vragen over het maximum subsidiabele vermogen van 3.600 kW per laadlocatie. Aanvragen met een groter laadvermogen kunnen wel in aanmerking komen voor subsidie, maar kunnen slechts tot een maximum van 3.600 kW subsidie ontvangen.

### **Groene stroom**

Een reactie is dat de eis om een contract van een energieleverancier te overleggen geen ruimte biedt voor een constructie waarbij bedrijven via Garanties van Oorsprong groene energie aankopen. De regeling is aangepast zodat ook via garanties van oorsprong kan worden voldaan aan deze eis.

### **Megawatt (MW/MCS) laden**


Meerdere respondenten vragen om een hoger subsidiebedrag voor megawatt-laden. De regeling zal hier nu niet op worden aangepast. Het doel van de regeling is om laders en vermogens te stimuleren die momenteel breed beschikbaar zijn in de markt en die geschikt zijn voor publiek snelladen voor zwaar vervoer. Op dit moment zijn er nauwelijks vrachtwagens die met megawatt kunnen laden. Wel kan het opnemen van MCS-laders worden overwogen voor toekomstige openstellingsrondes.

### **Interoperabiliteit**

Er is opgemerkt dat de eis dat laders aan OCPP 2.01 moeten voldoen niet overeenkomt met de momenteel gebruikte versie. Naar aanleiding van deze opmerkingen de regeling aangepast naar de vereiste van OCPP 1.6. Mogelijk zal deze eis in toekomstige openstellingsrondes worden herzien naar OCPP 2.01.

### **Gesplitste of modulaire systemen**

Enkele respondenten wijzen er op dat er gesplitste systemen op de markt zijn waarbij laadstations en het geïnstalleerde vermogen fysiek van elkaar zijn gescheiden. Deze modulaire systemen (ook



wel flexibele of gesplitste systemen genoemd) vallen ook onder de regeling. In de regeling en in de toelichting is deze verduidelijking opgenomen.

### **Funderingen**

Opgemerkt is dat het toegestane gewicht van trucks in Nederland 50 ton is, zodat het voor de hand ligt het draagvermogen van de fundering daar op te baseren. De regeling is hierop aangepast.

## **6. Overige opmerkingen**

### **Publieke laadinfrastructuur**

Er bleek onduidelijkheid te zijn over wat er precies onder 'publiek' wordt verstaan bij publieke laadinfrastructuur. In de toelichting is dit verder verduidelijkt.

### **Netcongestie**

Bij diverse opmerkingen is de relatie met netcongestie gelegd. Op veel plaatsen zal de realisatietermijn van 24 maanden hierdoor niet altijd haalbaar zijn. Het doel van de regeling is om de realisatie van laadinfrastructuur te versnellen waardoor het niet mogelijk is om te wachten op oplossingen voor netcongestie die een langere tijd in beslag nemen. Anderzijds zorgt de subsidie voor een batterij ervoor dat er ook met een niet optimale netaansluiting toch op hogere vermogens kan worden geladen.

## **7. Dank voor uw input**

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wil iedereen die heeft gereageerd op deze consultatie bedanken voor de tijd en energie die gestopt is in het verbeteren van deze subsidieregeling. Uw inbreng heeft geleid tot concrete veranderingen en verbeteringen van deze regeling. Wij stellen uw inbreng zeer op prijs!