



Geachte lezer,

Dank voor de gelegenheid om te kunnen reageren op uw [consultatiedocument](#) over de alternatieve transportrechten en 'use it or lose it' (UIOLI). De reactietermijn is kort waardoor wij voor de beantwoording als Transport en Logistiek Nederland (TLN) een inschatting hebben moeten maken namens de transportbedrijven in onze achterban.

Wij geven graag in algemene zin weer waar de belangen en de risico's voor transportbedrijven liggen die voor (een deel van) hun wagenpark de overstap maken naar batterij-elektrische vrachtauto's. Voor die bedrijven vormt een onvoorwaardelijke en toereikende energievoorziening een voorwaarde om hun kernproces te waarborgen.

Wij belichten daarvoor graag de onderstaande aandachtspunten:

1. Een contract voor alternatieve transportrechten schept ruimte in de transitiejaren van netcongestie. Dat is een belangrijk winstpunt dat pleit voor deze aanpak
2. Alternatieve transportrechten dienen niet in de plaats te komen van een contract met een vaste aansluitwaarde. Het vormt naar ons idee vooral een optionele faciliteit die ondernemers kan helpen zolang een netverzwaring niet mogelijk is
3. Bestaande contracten met een vaste aansluitwaarde blijven onveranderd tenzij beide partijen dat willen veranderen
4. Alternatieve transportrechten dienen in voorkomende situaties niettemin een waarborg in te houden voor energie ten behoeve van het primaire proces van ondernemers. Belangrijk dat dat met de aanvullende tijdgebonden vaste transportrechten worden geregeld
5. De verdere uitwerking van de beprijzing dient een helder en aansprekend voordeel in te houden voor transporteurs ten opzichte van een vaste aansluiting ander werkt de prikkel pervers voor 'overstappers'
6. Voor typisch distributievervoer / stadslogistiek kan de stroomvraag goeddeels buiten de piekbelasting van het elektriciteitsnet terecht komen. Waar transporteurs vooral in de nacht opladen lijken alternatieven transportrechten kansen op te leveren
7. Alternatieve transportrechten zal zeker niet voor alle transportbedrijven een oplossing inhouden. Denk aan bedrijven met een 24-uurs operatie of bedrijven met een substantiële afname ten behoeve van koelen/verwarmen van warehouses
8. Wij zien alternatieve transportrechten als een mitigerende maatregel met een tijdelijk karakter. Een contract met alternatieve transportrechten kan in voorkomende situaties ook overeengekomen worden in afwachting van de verlangde netverzwaring
9. Het kernproces van transportbedrijven dient ongehinderd uitgevoerd te kunnen worden, dus de oplaadbehoefte binnen tijdgebonden vaste transportrechten moet kunnen inhouden dat in ieder geval voertuigen voor vertrek volledig opgeladen zijn

Kortom, een contract met alternatieve transportrechten lijkt een nuttige aanvulling op de bestaande contractmogelijkheden, ontstaan vanuit netcongestie maar potentieel ook toepasbaar wanneer het net voldoende ruimte biedt. Succes en draagvlak hangen vooral af van de prijssturing en de mogelijkheid voor ondernemers om erg kostbare netverzwaring te matigen zonder risico's voor het verstoren of belemmeren van hun kernproces.

Het ministerie van I&W heeft berekend dat er per 2030 in Nederland ten minste 16.000 elektrische vrachtauto's rijden. Met een gemiddelde van 80.000 km per jaar en een gemiddeld verbruik van 1,5 kWh per kilometer levert dat een stroomvraag op van bijna 2 terrawattuur (TWh).

In maart dit jaar publiceerden RAI Vereniging en TLN hun nota 'Stroomversnelling gevraagd'. Met deze publicatie hebben we aandacht gevraagd voor de enorme opgave die samenvalt met de elektrificatie van vracht- en bestelauto's. Waar volgens onze inschattingen in 2030 ruim 3,3 TWh nodig is voor de geplande opschaling naar elektrisch vervoer, bedraagt dat in 2050 zelfs 16 TWh. De genoemde nota treft u volledigheidshalve hierbij aan.