

## **Verslag MKB-toets 29 november 2023**

Op woensdag 29 november 2023 vonden er twee panelgesprekken plaats met mkb-ondernemers in het kader van de MKB-toets. Door grote belangstelling is besloten twee sessies te organiseren. Dit is het verslag bestaat daarom uit twee delen die gekenmerkt worden door 'sessie A' en 'sessie B'.

### *Waarom een MKB-toets?*

Een MKB-toets is verplicht voor nieuwe wet- en regelgeving die grote gevolgen heeft voor het mkb. Deze toets is niet verplicht voor nieuwe subsidieregelingen, zoals de subsidieregeling voor private laadinfrastructuur. Het is echter wel de verwachting dat mkb-ers deze subsidie zullen aanvragen. Daarnaast heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat tijdens het wetgevingsoverleg vrachtwagenheffing van 14 maart 2022 toegezegd een MKB-toets uit te voeren op alle maatregelen die gefinancierd worden vanuit de vrachtwagenheffing, waaronder de subsidieregeling voor private laadinfrastructuur. Zo krijgt het ministerie een goed beeld hoe deze subsidieregeling kan uitpakken voor ondernemers in het mkb. De uitkomsten van deze MKB-toets gaan naar de Tweede Kamer.

Het verslag is samengesteld op basis van de antwoorden op de gestelde vragen en de meningen, opmerkingen en ideeën van de aanwezigen. Wij waarderen de inbreng en nemen dit ter harte in het verdere proces omtrent de subsidieregeling private laadinfrastructuur.

Het **programma** was als volgt:

1. Korte voorstelronde
2. Toelichtende presentatie
3. Panelgesprek

### **Vragen aan mkb-ondernemers**

Tijdens de panelgesprekken werden de volgende vragen gebruikt als leidraad voor het gesprek. Deze vragen waren met de startnotitie meegestuurd naar de ondernemers als bijlage bij de uitnodiging.

1. Bent u bekend met het voornemen om een subsidie beschikbaar te stellen voor de private laadinfrastructuur.

#### *Aanschaf laadinfrastructuur*

2. Heeft u ervaring met het gebruik van laadinfrastructuur voor batterij-elektrische voertuigen? Is dit uw eigen laadinfrastructuur? Wat is uw ervaring?
3. Heeft u intenties om de komende jaren zelf laadinfrastructuur te (laten) realiseren voor batterij-elektrische voertuigen? Wat voor soort voertuigen zijn dit? Zijn dit uw eigen voertuigen?

#### *Semipubliek en gedeelde laadinfrastructuur*

4. Overweegt u om uw (toekomstige) laadinfrastructuur ook beschikbaar te maken voor derden (klanten, andere bedrijven, werknemers etc.)? Waarom wel of niet?
5. Zou u een gezamenlijke aanvraag met andere bedrijven overwegen? Waarom wel of niet?

#### *Uitvoerbaarheid*

6. Als u kijkt naar contouren van de subsidieregeling private laadinfrastructuur, verwacht u dan gebruik te gaan maken van deze subsidieregeling? Wat zou u hierin stimuleren? Wat zou u hierin tegenhouden?
7. Hoeveel tijd, energie en/of inspanning verwacht u dat een aanvraag u gaat kosten?
8. Is dit voor u uitvoerbaar? Waar maakt u zich het meeste zorgen over?

## *De rol van advies*

9. Hoe staat u tegenover het inwinnen van een advies voordat u de subsidie voor de realisatie van de laadinfrastructuur aanvraagt?

### **Sessie A**

Bij het panelgesprek in sessie A waren negen mkb-ondernemers aanwezig. Veel van deze ondernemers opereren in de logistieke sector, denk hierbij aan het distribueren van voedselproducten en pallets maar ook het verzorgen van logistieke voertuigen om elders in gebruik te stellen. Ook nam een ondernemer deel die mobiliteitsvoorzieningen aanbiedt voor acute zorg.

### **Uitkomst panelgesprek**

Op hoofdlijnen komen de volgende aandachtspunten terug in de antwoorden op de gestelde vragen en de gesprekken die volgden. Het verslag volgt in grote lijnen de volgorde van de gestelde vragen maar komt niet geheel overeen.

#### *1. De regeling in het algemeen*

De bekendheid van de regeling varieert onder de aanwezige ondernemers. In sommige gevallen was het vanaf het beginstadium bekend dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de regeling voor private laadinfrastructuur werkte. Maar, voor het merendeel van de ondernemers was de komst van de regeling niet bekend, en werd dit pas opgemerkt als gevolg van de mkb-toets.

De komst van de subsidieregeling wordt als erg waardevol gezien om de stap naar verduurzamen te zetten. Het is voor iedereen duidelijk dat er wat moet veranderen, en dat ook ondernemers hun steentje moeten bijdragen. Vaak ontbreekt het niet aan de wil om te veranderen maar houden knelpunten zoals hoge investeringskosten en netcongestie ondernemers tegen bij de keuze om te verduurzamen.

Specifiek vanuit de logistieke sector werd aangegeven dat vanwege de kleine marges die behaald worden in de sector, het geld bij elkaar krijgen voor grote investeringen, in bijvoorbeeld elektrificatie, een uitdaging is. Ook is er aangegeven dat er baat is bij de regeling vanwege het kostenverschil met laden bij een publieke laadpaal, waarbij de kosten voor publiek laden hoger zijn dan de kosten voor privaat laden.

Ondernemers hebben aangegeven baat te hebben bij een duidelijke en heldere regeling, bijvoorbeeld over wanneer je wel of niet in aanmerking komt voor de subsidie. De investeringen in laadinfrastructuur worden geruime tijd van tevoren ingerekend, dus daar moet ook op tijd duidelijkheid voor bestaan om deze stap echt te nemen.

Ook is er baat bij een goed afgebakende definitie van private laadinfrastructuur. Het is nu nog niet duidelijk wat er mogelijk is met deze regeling in het geval van speciale situaties. Bijvoorbeeld voor een bedrijf dat voorziet in voertuigen voor medische spoeddiensten. Wanneer deze voertuigen ingezet worden, zouden deze moeten kunnen laden bij o.a. een ziekenhuis. Kan er dan aanspraak gemaakt worden op deze regeling en welke partij zou deze aanvraag moeten indienen?

#### *2. Ervaring met elektrische voertuigen en laadinfrastructuur*

De meeste deelnemers hebben al aanzienlijke ervaring opgedaan met elektrische voertuigen en de bijkomende laadinfrastructuur. Het proces om te verduurzamen wordt gezien als een grote stap om te zetten met substantiële investeringen. Maar deze eerste stap(pen) zijn ten opzichte van de uitbreiding van de elektrische vloot nog wel te overzien. De aankondiging van regelgeving, zoals de zero-emissiezones, vanaf nu ZE-zones, wekt bij een deel van de ondernemers onprettige gevoelens op vanwege de grote investeringen die erbij komen kijken. Deze ondernemers staan voor een aanzienlijke uitdaging. Een instrument zoals een subsidie wordt verwelkomd als middel om de angst en onzekerheid met betrekking tot de benodigde investeringen te verminderen.

Niet alleen grote financiële investering(en) weerhouden ondernemers van verduurzaming, ook het probleem van netcongestie speelt een rol. Dit onderwerp komt uitgebreider in het verslag terug, zie punt 4 *Netcongestie*. Desondanks hebben meerdere ondernemers met de installatie van batterijopslag toch een aanvang gemaakt met het verduurzamingsproces, vooral gericht op de uitbreiding van een duurzamere vloot.

### *3. Ervaring subsidieaanvraag*

Naast de aangekondigde subsidieregeling voor private laadinfrastructuur bestaat ook de subsidieregeling AanZET voor de aanschaf van elektrische vrachtwagens. De meeste ondernemers omschreven het aanvragen van deze subsidieregeling als onprettig. Bij AanZET kwam er een enorme hoeveelheid aanvragen binnen waardoor de subsidiepot na een dag leeg was. Als gevolg werden veel ondernemers afgewezen. Deze ervaring is meegegeven als een les voor andere subsidieregelingen, ook voor de subsidieregeling voor laadinfrastructuur waar genoeg interesse wordt verwacht. Daarom wordt erop aangedrongen goed na te denken hoe het kan worden voorkomen dat de subsidiepot direct wordt uitgeput. Het is duidelijk dat veel ondernemers de intentie hebben om te verduurzamen, maar zij wensen eveneens dat dit proces soepel verloopt zonder obstakels. Weinig mensen zitten te wachten op een loket dat open en dicht gaat.

In het licht van deze ervaring(en) is het voor de ondernemers van belang om een doordachte aanpak te hanteren bij de opzet van de regeling, met maatregelen om een ongewenste herhaling van de situatie bij AanZET te vermijden. Het waarborgen van een goed functionerende procedure zal niet alleen de toegankelijkheid van de regeling bevorderen, maar ook de bereidheid van ondernemers stimuleren om actief deel te nemen aan het verduurzamingsproces.

### *4. Netcongestie*

Netcongestie wordt door de ondernemers gezien als een significant knelpunt naast de uitdaging van de hoge investeringskosten. Deze kwestie wekt bezorgdheid, omdat voor het voorzien in de laadbehoefte van elektrische voertuigen vaak een zwaardere netaansluiting nodig is. Op dit moment is er te weinig capaciteit op het net waardoor netbeheerders een zwaardere netaansluiting niet kunnen realiseren. Hoewel de omvang van het netcongestieprobleem per regio verschilt, is er over het algemeen pas over 3 tot 4 jaar ruimte op het net. Dit wordt als spannend ervaren met aanstaande regelgevingseisen, zoals de implementatie van ZE-zones.

De ondernemers geven aan dat de beperkingen voornamelijk bij netbeheerders liggen. Daarom zou de overheid ook in gesprek moeten met de netbeheerders. Een andere mogelijkheid zou zijn om de netaansluiting te delen, maar hiervoor zijn de mogelijkheden binnen de wetgeving (nog) erg beperkt. Voor netbeheerders vertroebelt dan het beeld over hoeveel stroom waar gebruikt wordt, maar ondernemers zelf zien het als een goed alternatief om toch stroom te kunnen gebruiken.

Verder werd aangegeven dat het investeren in laadpalen als onwenselijk beschouwd wordt wanneer deze niet gebruikt kunnen worden vanwege gebrek aan netcapaciteit. Om ondanks beperkte netcapaciteit toch laadinfrastructuur aan te leggen, is voorgesteld om vanuit de regeling ook subsidie te verstrekken voor batterijopslag. Ondernemers gaven aan hierbij bijval te krijgen van andere partijen waaronder de werkgroep Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). In de ogen van de ondernemers biedt een batterijopslag een alternatieve benadering om de transitie naar elektrisch rijden te versnellen en niet afhankelijk te zijn van een netaansluiting. Zo bestaat er toch de mogelijkheid om een elektrisch voertuig op te laden. In een enkel geval wordt ook al gebruik gemaakt van een batterijopslag.

Indien het netcongestieprobleem niet snel kan worden aangepakt, bestaat de wens om een signaal richting de politiek te sturen over de (on)haalbaarheid van de verduurzamingsdoelen.

## *5. Het openstellen van laadinfrastructuur naar anderen*

Op het gebied van het openstellen van laadinfrastructuur voor anderen is de animo nog beperkt onder de ondernemers. De aanschaf van laadinfrastructuur heeft als doel om eigen elektrische voertuigen op eigen terrein te laden, primair dus voor eigen gebruik. Desondanks komt het idee naar voren om onderlinge afspraken te maken waarbij ondernemers elkaars laadinfrastructuur kunnen benutten. Ondernemers overwegen openstelling van laadinfrastructuur voor bevriende bedrijven/klanten en op momenten wanneer er geen eigen laadbehoefte is.

Het openstellen van laadinfrastructuur wordt echter bemoeilijkt door het feit dat nachtelijk laden gebruikelijk is bij veel bedrijven. Daarnaast is de fysieke benodigde ruimte om een volledige vrachtwagen, trekker en trailer, op te laden een factor die ondernemers weerhoudt van het aanbieden van laadmogelijkheden aan anderen. Daarnaast speelt de lange oplaadtijd een rol, waardoor de ruimte gedurende langere tijd bezet blijft. Wanneer meerdere voertuigen op het terrein willen laden worden ook veiligheidseisen genoemd als een factor. Een voorbeeld van een veiligheidseis is het handhaven van voldoende afstand tussen elektrische voertuigen waardoor er nog meer fysieke ruimte opgenomen wordt. Deze overwegingen lijken invloed te hebben op het standpunt van ondernemers ten aanzien van het beschikbaar stellen van laadinfrastructuur voor externe partijen.

## *6. Advies*

Ondernemers waarderen het dat er geen verplichte afname van advies is om in aanmerking te komen voor de subsidieregeling. Een dergelijke stap kan als hinder worden ervaren. Bovendien waarschuwen ze voor de energiemakelaren die van de energietransitie een verdienmodel hebben gemaakt. Wel wordt er waarde gehecht aan advies van gespecialiseerde installateurs uit de regio. De gespecialiseerde kennis die deze mensen bezitten draagt bij aan een beter begrip van de werkzaamheden, en maakt het mogelijk om effectievere oplossingen te vinden. Daarnaast werd aangegeven dat regio's van elkaar verschillen als het gaat om de inrichting van het net. Hierdoor is algemeen advies vaak niet ideaal.

## *7. Verwachting gebruiken van de regeling*

Allen gaven aan graag gebruik te maken van de regeling. Wel zouden de ondernemers graag zien dat het aanvraag proces zo eenvoudig mogelijk is en dat het een mooi voorbeeld is voor verminderde regeldruk. Ook werd een voorstel gedaan voor de speciale gevallen waarin je als ondernemer afhankelijk bent van laden bij anderen, bijvoorbeeld in het geval van mobiliteitsvoorzieningen voor acute zorg. Zo zou een ondernemer een casus moeten kunnen indienen om toch in aanmerking te komen voor de subsidie.

## **Conclusie**

Gedurende het panelgesprek heeft iedere ondernemer de gelegenheid gehad zich uit te spreken. De algemene indruk uit het gesprek is dat ondernemers verheugd zijn dat er een financiële tegemoetkoming komt voor de investering in laadinfrastructuur, maar ze zien wel veel beren op de weg in de vorm van de enorme verduurzamingsopgave en netcongestie. Daarnaast klonk er waardering vanuit de ondernemers voor het betrekken van de mkb-ondernemers in het proces en het meewegen van hun input in de verdere vormgeving van de subsidieregeling.

## **Sessie B**

Bij het panelgesprek in sessie B waren zeven mkb-ondernemers aanwezig. De aanwezige bedrijven vertegenwoordigen diverse sectoren, waaronder een taxibedrijf, een koeriersbedrijf in transitie met transportpartners, een transportbedrijf met vervoer van pluimvee en een leverancier van vrachtwagens die klanten adviseert over elektrificatie.

### **Uitkomst panelgesprek**

Op hoofdlijnen komen de volgende aandachtspunten terug in de antwoorden op de gestelde vragen en de gesprekken die volgden. Het verslag volgt in grote lijnen de volgorde van de gestelde vragen maar komt niet geheel overeen.

#### *1. De regeling in het algemeen*

Alle bedrijven zijn bekend met het voornemen van de overheid om subsidie beschikbaar te stellen voor laadinfrastructuur. Een enkeling geeft daarnaast aan dat de kennis op het gebied van laadinfrastructuur tekortschiet en dat zij daarom het inwinnen van advies belangrijk vinden. Andere bedrijven geven aan dat zij ook advies inwinnen omdat er veel op hen afkomt (ZE-zones, elektrificatie). Sommige bedrijven trekken hun eigen plan en andere zoeken samenwerking en staan open voor commercieel laden (netcongestie is hier reden van). De vraag is dan ook of de subsidieregeling opengesteld kan worden voor commercieel laden. Gezien de hoge investering is de verwachting dat dit wel mogelijk zal zijn vanuit de subsidieregeling. De kaders worden hiervoor nog uitgewerkt.

#### *2. Ervaring met elektrische voertuigen en laadinfrastructuur*

Sommige bedrijven geven aan ervaring te hebben met laadinfrastructuur en elektrische voertuigen. Deze ondernemers beschikken over laadinfrastructuur op eigen terrein. Daarnaast zijn er ook ondernemers die laden op terreinen van anderen, zoals een taxibedrijf. Een enkeling is bezig met uitbreiding en het belang van onderzoek naar toekomstige energiebehoeften wordt daarbij benadrukt. Zo geven meerdere bedrijven aan dat het aanvragen van netverzwaring niet meteen geregeld is en daardoor laden van elektrische voertuigen niet meteen mogelijk zou zijn. Een aantal bedrijven is aanwezig met als doel het ondersteunen van transportpartners en het bevorderen van de overgang van fossiele brandstoffen naar elektrisch.

Er zijn ook zorgen geuit door bedrijven met ervaring in laadinfrastructuur. Er wordt gesproken over bezorgdheid over netcongestie en investeringskosten. Batterijopslag wordt overwogen als oplossing voor fluctuaties in flexibele energiecontracten. Daarnaast worden twijfels geuit over de verplichting tot elektrificatie en prijsvergelijkingen tussen elektriciteit en diesel.

In termen van ervaring met elektrische voertuigen en laadinfrastructuur tonen deze bedrijven zowel positieve ontwikkelingen, zoals groei en uitbreiding van laadinfrastructuur, als zorgelijke aspecten, zoals praktische kwesties met betrekking tot netcongestie, investeringskosten en de algemene toepasbaarheid van elektrificatie in vergelijking met fossiele brandstoffen.

#### *3. Ervaring subsidieaanvraag*

Een aantal ondernemers die al eens gebruik hebben gemaakt van de AanZET, benadrukken het belang van een soortgelijk ingerichte subsidieregeling voor laadinfrastructuur. Ze zijn van mening dat het behouden van dezelfde heldere richtlijnen en procedures een positieve impact zal hebben op de efficiëntie van het aanvraagproces. Ondernemers merkten op dat het een eenvoudig en gestructureerd aanvraagproces was en gaven dan ook complimenten hiervoor.

#### *4. Het openstellen van laadinfrastructuur naar anderen*

Ondernemers overwegen hun laadfaciliteiten, die aanvankelijk als privaat werden beschouwd, beschikbaar te stellen voor anderen. Deze overwegingen gaan gepaard met uitdagingen met betrekking tot exploitatiekosten en de aanwezigheid van netcongestie. Zo geven ondernemers aan dat zij het openstellen van hun laadinfrastructuur als een gezamenlijke gedeeltelijke oplossing voor netcongestie zien.

Daarnaast bekijken ondernemers mogelijke samenwerkingen om gezamenlijke laadpleinen te creëren (bijvoorbeeld met de gemeenten). Daarbij benadrukken ze de complexiteit van tarieven op verschillende locaties en de uitdagingen met betrekking tot capaciteit en stroomnet.

De ondernemers delen ook zorgen over de specifieke voorwaarden van subsidieregelingen en de noodzaak van consistent beleid. Bezorgdheid wordt geuit over de snelheid van ontwikkelingen, investeringskosten en onduidelijkheid over toekomstige ontwikkelingen. Het geheel benadrukt de behoefte aan strategische (meerjaren)planning en samenwerking tussen ondernemers om de uitdagingen rond het openstellen van laadinfrastructuur effectief aan te pakken.

#### *5. Advies*

Het gesprek benadrukt de behoefte aan een beter begrip van laadinfrastructuur en de daarmee samenhangende energiebehoeften. Bedrijven erkennen dat er meer inzicht nodig is om effectief om te gaan met de implementatie van laadpunten en de energievereisten die daarbij komen kijken.

#### *6. Verwachting gebruiken van de regeling*

De bedrijven hebben interesse in de subsidieregeling, maar ook verschillende zorgen en overwegingen hebben (capaciteit, kosten, samenwerking en de complexiteit van de regeling). Een bedrijf is nog zoekende of het niet voordeliger is om fossiel te blijven rijden. De bedrijven wegen de mogelijkheden en uitdagingen af op basis van hun specifieke situaties.

### **Conclusie**

De conclusie uit de besprekingen met ondernemers is dat velen overwegen om hun laadfaciliteiten open te stellen voor anderen, ondanks aanvankelijke plannen om ze privé te houden. Deze overwegingen worden aangedreven door de erkenning van uitdagingen met betrekking tot exploitatiekosten en de aanwezigheid van netcongestie. Voor sommige ondernemers lijkt het openstellen van laadinfrastructuur een deeloplossing te bieden voor netcongestie, hoewel er vragen zijn over de mogelijkheid van commercieel laden.

Daarnaast verkennen ondernemers mogelijkheden voor samenwerking om gezamenlijke laadpleinen te creëren, waarbij ze wijzen op de complexiteit van tarieven op verschillende locaties en capaciteits- en stroomnetuitdagingen.

Ondernemers uiten echter zorgen over specifieke subsidieregeling voorwaarden, de behoefte aan consistent beleid, en de onduidelijkheid rond de snelheid en toekomstige ontwikkelingen in de sector. De nadruk ligt op de noodzaak van strategische (meerjaren)planning en samenwerking tussen ondernemers om de uitdagingen rond het openstellen van laadinfrastructuur doeltreffend aan te pakken. In essentie benadrukt het geheel de complexiteit van de transitie naar openstelling van laadinfrastructuur en de noodzaak van een gecoördineerde aanpak om deze uitdagingen succesvol aan te gaan.