



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij Bedrijven

**Hoofdpijnenverslag van
internetconsultatie**



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij Bedrijven (SPriLa)
Verslag van Internetconsultatie

Datum: 06-06-2024

Inhoudsopgave

1	Aanleiding	1
1.1	In het kort	1
1.2	Wat is het doel van de subsidieregeling?	1
1.3	Voor wie is deze subsidie belangrijk?	1
1.4	Wat zijn de gevolgen?	2
1.5	Internetconsultatie en de reacties	2
2	Algemeen beeld van de reacties	3
2.1	De werkbaarheid van de regeling	3
2.2	De geschiktheid van de gekozen vermogensindeling en hoogte van de maximumbedragen	3
2.3	Aanvraagvereisten	3
3	Inhoudelijke reacties	4
3.1	De werkbaarheid van de regeling	4
3.2	De geschiktheid van de gekozen vermogensindeling en hoogte van de maximumbedragen	7
3.3	Aanvraagvereisten	10

1 Aanleiding

1.1 In het kort

In het Klimaatakkoord is de ambitie geuit om tegen 2050 volledige emissievrije mobiliteit op de weg te realiseren. Het ministerie stimuleert om die reden elektrisch rijden. Om de overgang naar elektrisch rijden te faciliteren, werkt het ministerie aan de ontwikkeling van een landelijk dekkend netwerk van laadpalen, met als streefdoel een volledige dekking. In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur hebben gemeenten, provincies, rijksoverheid, netbeheerders, bedrijfsleven en brancheorganisaties afgesproken dat laden geen belemmering mag zijn voor de transitie naar elektrisch vervoer. Desalniettemin ondervinden bedrijven in verschillende modaliteiten op dit moment knelpunten bij het realiseren van laadinfrastructuur.

De volgende algemene knelpunten zijn geïdentificeerd:

- De transitie naar emissieloze mobiliteit vraagt investeringen in zowel voertuigen als infrastructuur. Deze kosten kunnen zwaar drukken op een onderneming.
- Bestaande fiscale regelingen hebben een te beperkte impact op de totale kosten van realisatie van laadinfrastructuur en dragen hierdoor onvoldoende bij aan de uitrol van laadinfrastructuur.
- Een gebrek aan kennis over oplaadinfrastructuur bij de bedrijven is een belangrijk knelpunt. Bedrijven zijn vaak van tevoren niet op de hoogte van kosten bij het realiseren van laadinfrastructuur. Potentiële extra kosten komen bijvoorbeeld door de verzwarende van de netaansluiting, extra veiligheidsmaatregelen in parkeergarages of een complexe installatie. Het is voor bedrijven vaak lastig om dit van tevoren in te schatten. Bovendien is onbekend hoe deze problematiek zich de komende jaren zal ontwikkelen.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) werkt aan een subsidieregeling voor private laadinfrastructuur bij bedrijven.

1.2 Wat is het doel van de subsidieregeling?

Met deze subsidieregeling voor stimulering van kennis over, advies voor en realisatie van private laadinfrastructuur wordt beoogd bovenstaande knelpunten op te lossen en de instroom van voldoende private laadpunten te versnellen. Laadinfrastructuur is een cruciale voorwaarde om gebruik te maken van zero emissie voertuigen en zal bovendien bijdragen aan een vermindering van CO₂-uitstoot.

1.3 Voor wie is deze subsidie belangrijk?

De subsidieverlening waarop deze regeling ziet, is gericht op ondernemers die voornemens zijn laadinfrastructuur te realiseren of daar advies over willen inwinnen. Potentiële aanvragers zijn daarmee voornamelijk ondernemers met eigen elektrische voertuigen (auto's, bestelauto's, taxi's, OV-bussen en/of vrachtwagens), ondernemers met werknemers en/of klanten met elektrische voertuigen of vastgoedeigenaren met huurders die laadinfrastructuur behoeven. Deze regeling is niet gericht op ondernemers die laadinfrastructuur willen gaan exploiteren. De subsidie is daarnaast uitsluitend bedoeld voor ondernemingen met een vestiging in Nederland die zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel.

1.4 Wat zijn de gevolgen?

Voldoende laadinfrastructuur is een cruciale voorwaarde om gebruik te maken van emissievrije voertuigen en zal daarom indirect bijdragen aan een vermindering van CO₂-uitstoot. Concreet dient deze subsidieregeling te zorgen voor een toename in het aantal private laadpalen, zodat de duurzaamheidsdoelen voor 2030 behaald kunnen worden. Naar schatting zijn 24.000 private laadpunten nodig voor emissievrije voertuigen, om bijvoorbeeld ZE-zones te bevoorraden en in te zetten op de emissievrije bouwplaats, en 6.700 laadpunten voor 100% emissievrij doelgroepenvervoer.

1.5 Internetconsultatie en de reacties

Tijdens de internetconsultatie kon worden gereageerd op de regeling, de toelichting en de daarbij vooraf gestelde vragen. De consultatie liep van 4 t/m 31 maart 2024. In totaal zijn 48 reacties ingediend, waarvan er 35 openbaar gemaakt zijn. Reacties zijn voornamelijk afkomstig van bedrijven en branche- en belangenorganisaties. Ook milieuorganisaties en particulieren hebben gereageerd.

De regeling is naar aanleiding van de inhoudelijke reacties op een aantal punten gewijzigd, waaronder het toevoegen van de mogelijkheid om subsidie aan te vragen voor investeringen in batterijopslag en het toevoegen van een verduidelijking in de wijze van aanvragen (bijvoorbeeld t.a.v. de vereiste voor voldoende netcapaciteit bij ondernemers).

Meerdere reacties hadden geen betrekking op de inhoud van de subsidieregeling, maar op het bredere subsidiebeleid vanuit de Rijksoverheid. Deze punten worden in dit verslag niet verder aangehaald, omdat de internetconsultatie hier niet voor was bedoeld.

2 Algemeen beeld van de reacties

Bij de openstelling van de internetconsultatie is specifiek gevraagd te reageren op een aantal vragen. Deze hebben betrekking op de werkbaarheid van de regeling, de gekozen vermogensindeling, de gestelde aanvraagverplichting en de hoogte van de maximumbedragen voor advies en realisatie van de laadinfrastructuur.

2.1 De werkbaarheid van de regeling

Indieners hebben over het algemeen aangegeven de regeling als stimulerend te ervaren om een laadpaal aan te schaffen en te installeren. Anderzijds liet men wel op grote schaal weten dat de overgang naar elektrisch rijden voor veel bedrijven geen gemakkelijke opgave is, vanwege de huidige- en toekomstige netcongestieproblematiek. Veelvuldig werd aangegeven dat men op dit thema behoefte heeft aan aanvullende mogelijkheden binnen de huidige regeling of via een nieuwe subsidieregeling. Dit ook omdat juist de oplossingen die kunnen helpen bij het versnellen van de transitie naar elektrisch rijden en kunnen ondersteunen in de netcapaciteit, forse investeringen vereisen en dit voor veel bedrijven niet te financieren is. Indieners deden hiervoor suggesties. De inhoudelijke reacties van het ministerie hierop staan in hoofdstuk 3.

2.2 De geschiktheid van de gekozen vermogensindeling en hoogte van de maximumbedragen

Er werd wisselend gereageerd op de geschiktheid van de gekozen vermogensindeling voor de verschillende subsidiebedragen. Indieners verzochten de subsidiebedragen en staffeling te herijken en daarbij ook rekening te houden met de verschillende doelgroepen en een eerlijke verdeling over de sector.

Daarnaast werd frequent gereageerd op de hoogte van de maximum subsidiebedragen. Enkele indieners benadrukken dat het huidige subsidiebedrag ontoereikend is voor complex advies, waardoor het effectief is voor eenvoudige situaties maar tekortschiet bij complexe vraagstukken. Hoewel er zorgen zijn over de mogelijkheid dat advieskosten kunnen worden opgeslokt door dure adviesrapporten in plaats van direct bij te dragen aan laadpaalrealisatie, werd de toegevoegde waarde van de subsidie voor advies en kennisvergaring- en deling ook erkend. Een gedegen advies draagt naar verwachting effectief bij aan het verminderen van de druk op netcapaciteit. Er werd voornamelijk opgeroepen tot een verhoging van het subsidiebedrag voor advieskosten.

2.3 Aanvraagvereisten

De meeste indieners gaven aan begrip te hebben voor de vereiste voor een check op voldoende netcapaciteit, maar voorzagen daarin wel een aantal problemen en/of onduidelijkheden rondom de werkwijze van deze check. Tevens werden er vragen gesteld over de gestelde realisatietermijn, m.n. hoe werkt het als er op het moment van aanvraag geen ruimte is op het net, maar wel binnen de vereiste van 2 jaar? Men gaf ook aan afhankelijk te zijn van derden in het proces en over te weinig kennis te beschikken.

3 Inhoudelijke reacties

In dit hoofdstuk wordt door het ministerie een inhoudelijke reactie gegeven op de reacties op de internetconsultatie.

3.1 De werkbaarheid van de regeling

Batterijopslag

Netcongestie vormt voor veel indieners een barrière voor investeringen ondanks de voorgestelde subsidieregeling. Het is voor hen daardoor lastiger om op te schalen naar meer laadinfrastructuur. De subsidie helpt bij de investering in de laadinfrastructuur, maar lost het congestieprobleem niet op. Een aantal indieners vindt de scope van de regeling te beperkt. Enkele indieners gaven aan dat er vanwege netcongestie sprake is van ongelijke kansen, en dat deze subsidie die ongelijkheid mogelijk vergroot. Ze geven aan dat als er niks verandert, zij bij de transitie naar elektrificatie achterop raken. Dat betekent dat zij niet mee kunnen doen in zero-emissie projecten. Een aanzienlijk aantal indieners beveelt aan de subsidie uit te breiden met batterijopslag. Door hoge aanschafkosten van een batterij is deze investering voor veel bedrijven nu niet haalbaar. Door een subsidie op batterijopslag kan opgewekte energie benut worden wanneer dit nodig is, wordt het elektriciteitsnet ontlast en kunnen bedrijven grotere stappen zetten in het realiseren van emissievrije voertuigen en het behalen van de gestelde doelstellingen.

Reactie IenW:

Het ministerie is zich bewust van de mogelijke impact van netcongestie in de transitie naar emissieloos wegtransport. Het is onwenselijk dat ondernemers achterop raken in deze transitie, doordat zij geen (extra) laadinfrastructuur kunnen realiseren. Een stationaire batterij biedt in sommige gevallen dan uitkomst. In de definitieve subsidieregeling is daarom de mogelijkheid toegevoegd om hier subsidie voor aan te vragen. Het ministerie hecht er belang aan te benadrukken dat batterijopslag geen definitieve oplossing is en ook niet voor alle ondernemers uitkomst zal bieden. Ook andere mitigerende maatregelen, zoals slim laden, kunnen uitkomst bieden.

Tijdelijke batterijhuur- en opslag

Een indiener verzocht het ministerie om batterijhuur te faciliteren voor een bepaalde periode (en dus passend bij de visie op de batterij als tijdelijke maatregel), waar na afloop de batterijopslag aan een ander bedrijf ter beschikking wordt gesteld. In de aanvraag zou dan een gemotiveerde berekening moeten worden opgenomen van de noodzakelijke capaciteit in kWh om de eigen voertuigen te kunnen opladen. Een andere indiener adviseert een afzonderlijke financieringsregeling te introduceren voor tijdelijke batterijopslag bij transportbedrijven. Men gaf aan daarbij te denken aan bruikleen van batterijcontainers voor de periode totdat de vereiste netverzwaring gerealiseerd kan worden.

Reactie IenW:

Het ministerie onderschrijft het standpunt dat batterijopslag een tijdelijke maatregel is, die kan worden toegepast in afwachting van een vergroting van de netaansluiting.

Het subsidiëren van een batterij voor een tijdelijke periode brengt echter praktische bezwaren met zich mee. Zo zullen in geval van huur de kosten voor de ondernemer na verloop van tijd hoger zijn dan wanneer de batterij aangekocht wordt. Deze volledige huur subsidiëren zou dan ook geen effectieve besteding van overheidsmiddelen zijn. Het subsidiëren van de aankoop van een batterij die na verloop van tijd beschikbaar wordt gesteld aan een andere ondernemer leidt tot de vraag op welk bedrag de subsidie gebaseerd moet worden. Rest/doorverkoopwaarde van een batterij is namelijk zeer lastig in te schatten. Vanwege bovenstaande redenen heeft het Ministerie er voor gekozen tijdelijke batterijhuur- en opslag niet op te nemen in de subsidieregeling.

Proces en kaders rondom inzet batterijen

Een indiener verzocht zorg te dragen voor een netbewuste inpasbaarheid van de batterijen, een juiste registratie en het voorkomen van balans/onbalanshandel. Aanvullend daarop wordt door een andere indiener aanbevolen bovenwettelijke kaders in te stellen als subsidievoorwaarde voor het positief inzetten van de batterijen. Dit zou indien goed gebruikt, mogelijk kunnen dienen als 'congestieverzachter'.

Reactie IenW:

Zoals bovenstaand is toegelicht, is de mogelijkheid om subsidie aan te vragen voor investeringen in batterijopslag toegevoegd aan de regeling. Daar zijn echter voorwaarden aan verbonden om, zoals indieners bepleiten, te garanderen dat de batterij een congestieverzachter is en geen vererger. Deze voorwaarden zijn opgesteld in nauw overleg met netbeheerders, ElaadNL en het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.

Additionele kosten netverzwaring

Daarnaast attendeerde een enkele indiener erop dat verzwaring van de aansluiting op het elektriciteitsnet ook tot hoge kosten bij transportbedrijven kan leiden, vanwege aanbetalen aan de netbeheerder en eventuele investeringen vooraf. De kosten verbonden aan de laadinfrastructuur vormen slechts een deel van de totale investering die een onderneming moet doen om laadpleinen te realiseren. Meerdere indieners gaven aan dit een gemiste kans te vinden, ervan uitgaande dat het mede subsidiëren van aan netverzwaring gelieerde kosten bij kan dragen aan zowel de financiële en technische haalbaarheid en het optimale gebruik van beschikbare netcapaciteit.

Reactie IenW:

De subsidiebedragen zoals opgenomen in deze subsidieregeling zijn gebaseerd op de kosten voor het laadstation zelf en de kosten voor de bijbehorende basislaadinfrastructuur. Daarbij is uitgegaan van de waarden zoals opgenomen in het TCO-model van Panteia, ontwikkeld in opdracht van de Topsector Logistiek. Deze kosten zijn uiteraard gemiddeld. Bij flinke netverzwaringen kunnen deze kosten oplopen en daardoor hoger zijn dan het bedrag waarop de subsidie is gebaseerd. Om zowel uitvoerings- als Staatssteun-technische redenen is gekozen voor deze systematiek met gestandaardiseerde bedragen per vermogenscategorie.

Uitbreiding subsidiemogelijkheden

Indieners gaven aan ook de voorkeur te geven aan het toevoegen van andere subsidiemogelijkheden, die ondernemers faciliteren sneller te elektrificeren. Men droeg veelvuldig andere innovatieve oplossingen aan. Zij deden onder andere de volgende suggesties: stroom delen met de buurt (voor grootgebruikers), het inzetten van opgeslagen energie op andere momenten, decentrale energieopwekking (zon- en windenergie), geavanceerde energy managementsystem (EMS), het samenwerken in de energiehub, extra subsidie voor bidirectioneel laden, extra stimulans voor laagvermogens, subsidie voor reeds gerealiseerde laadstations en het toevoegen van meerdere voertuigcategorieën (o.a. 2-wielers, opleggers) aan de regeling. Naar het begrip van de indieners, maakten deze opties momenteel geen deel uit van de voorgestelde regeling.

Reactie IenW:

Het klopt dat bovengenoemde mogelijkheden geen deel uitmaken van deze subsidieregeling. Het primaire doel van deze subsidieregeling is het stimuleren van private laadinfrastructuur bij bedrijven. Uitgangspunt bij de ontwikkeling van deze regeling was om dit op een zo simpel mogelijke manier stimuleren. Hoewel het niet uit te sluiten is dat bovengenoemde suggesties sommige ondernemers extra zouden stimuleren, zou iedere toevoeging de regeling complexer maken. Deze suggesties worden dan ook niet overgenomen.

3.2 De geschiktheid van de gekozen vermogensindeling en hoogte van de maximumbedragen

Geschiktheid vermogenscategorieën en subsidiebedragen

De reacties t.a.v. de geschiktheid van de voorgestelde vermogensindeling voor de subsidiebedragen waren wisselend. Hoewel sommige indieners lieten weten de gekozen vermogensindeling van de verschillende subsidiebedragen passend te vinden, drongen anderen aan op een herijking van de subsidiebedragen en de staffeling, waarbij ook rekening wordt gehouden met de verschillende doelgroepen en een rechtvaardige verdeling binnen de sector wordt gewaarborgd. Ook merkten indieners op dat de hoogte van totale investeringen in laadinfrastructuur die bedrijven dienen te doen, onderschat wordt. Een aantal indieners gaf aan de indeling 22 t/m 50 kW geen logische categorie te vinden, ook omdat deze volgens hen minder vaak voorkomt. De categorie tot 22 kW werd gezien als een trage lader, terwijl laders boven de 50 kW werden gezien als snellader. Sommige indieners vroegen om de indeling in de categorie tussen 11 t/m 22 kW en 23 t/m 50 kW groter te maken. Anderen pleitten ervoor om aandacht te schenken aan de hogere vermogens van 600 kW of meer.

Reactie IenW:

Naar aanleiding van alle bovenstaande reacties zijn de subsidiebedragen en vermogenscategorieën in de definitieve regeling aangepast. Ten opzichte van de concept-regeling is daarbij onder andere onderscheid gemaakt tussen een AC- en DC-laadstation. Doel van deze scheiding is de subsidiebedragen beter aan te laten sluiten bij de daadwerkelijke kosten. Ook zijn de verschillende vermogenscategorieën aangepast. Zo wordt in de definitieve versie bijvoorbeeld de categorie vanaf 22 kW niet meer benoemd, vanwege het geringe verschil in kosten ten opzichte van een 11 kW laadstation. Tenslotte is het goed te vermelden dat de basisbedragen zoals genoemd in de toelichting van de regeling en de tabel hieronder, zijn gebaseerd op de kosten van de laadpaal en de installatiekosten. Deze kosten zijn gebaseerd op marktinformatie en de verschillende TCO-modellen, zoals die van Panteia¹.

Categorie	Basisbedrag	Subsidie groot	Subsidie mkb
<i>AC laadstation met een vermogen vanaf 11 kW</i>	€ 2.260	€ 452	€ 904
<i>AC laadstation met een vermogen vanaf 43 kW</i>	€ 5.999	€ 1.199	€ 2.399
<i>DC laadstation met een vermogen vanaf 20 kW</i>	€ 13.198	€ 2.640	€ 5.279
<i>DC laadstation met een vermogen vanaf 50 kW</i>	€ 32.104	€ 6.421	€ 12.842
<i>DC laadstation met een vermogen vanaf 150 kW</i>	€ 93.218	€ 18.644	€ 37.287
<i>DC laadstation met een vermogen vanaf 225 kW</i>	€ 137.673	€ 27.535	€ 55.069
<i>DC laadstation met een vermogen vanaf 350 kW</i>	€ 208.482	€ 41.696	€ 83.393
<i>DC laadstation met een vermogen vanaf 600 kW</i>	€ 351.528	€ 70.306	€ 140.611

¹ het TCO-model is gepubliceerd op <https://topsectorlogistiek.nl/tco-vracht/>

Verduidelijking vermogenscategorieën en subsidiebedragen

Tevens werd gevraagd om een verduidelijking in de toelichting op de tabel met vermogenscategorieën en subsidiebedragen, zodat het helderder wordt in welke categorie men valt. Een van de indieners stelde voor een actualiteitscheck op de prijzen van de laadstations toe te passen en duidelijkheid te verschaffen over het jaar waarin de groepsanalyse is uitgevoerd. Een ander voorbeeld waar onduidelijkheid over bestond ging over de mate waarin de subsidie met de milieu-investeringsaftrek (MIA) gestapeld kan worden. Verzocht werd om duidelijkheid te verschaffen over de kaders.

Reactie IenW:

Zoals in de vorige reactie is benoemd zijn de basisbedragen voor de verschillende vermogenscategorieën laadstations herijkt. In de toelichting op de definitieve regeling is een uitgebreide uitleg op de subsidiebedragen en vermogenscategorieën opgenomen. Daarbij zijn in de toelichting ook de geraadpleegde bronnen benoemd.

Ten aanzien van de MIA is verduidelijkt dat de subsidie wordt verminderd met 11,25% als op het moment van de subsidieaanvraag ook reeds MIA is aangevraagd.

Subsidieplafond en deelplafonds

Een indiener gaf aan dat het subsidieplafond van de regeling hoog genoeg moet zijn om veel bedrijven te faciliteren. Ook werd door een indiener geadviseerd subsidieplafonds per vermogenscategorie te bepalen, om het risico op een

onevenredige toewijzing over de categorieën te beperken. Daarnaast werd door verschillende indieners gevraagd hoe ervoor wordt gezorgd dat de subsidies die betaald worden uit de toekomstige opbrengsten van de Vrachtwagenheffing ook daadwerkelijk terugkomen bij bedrijven die deze heffing betalen.

Reactie IenW:

Het jaarlijkse subsidieplafond van de regeling wordt bekendgemaakt met de publicatie van de regeling in de Staatscourant. Door gelden vanuit zowel de terugsluis Vrachtwagenheffing als het klimaat- en transitiefonds in te zetten voor deze regeling, hopen we veel bedrijven te kunnen faciliteren in de transitie naar elektrisch rijden. Er worden verschillende deelplafonds ingesteld die voorkomen dat één doelgroep het volledige subsidiebudget gebruikt. Met deze deelplafonds kan bijvoorbeeld ook worden gezorgd dat de gelden uit de terugsluis Vrachtwagenheffing bij de vrachtsector belanden.

Maximaal subsidiebedrag per aanvraag

Indieners gaven wisselende reacties op het gestelde maximale subsidiebedrag per aanvraag. Een enkeling voorziet dat het maximeren van de subsidie per aanvrager per kalenderjaar voor vertraging in de transitie zou kunnen zorgen, doordat bedrijven hun investeringen uitsmeren over verschillende kalenderjaren om subsidie te kunnen aanvragen. Het zo maximeren van het subsidiebedrag zou dan kunnen leiden tot een tegenovergesteld effect van wat er wordt beoogd te behalen. Er werd het ministerie gevraagd om de achterliggende gedachte hierachter toe te lichten. Er klonk ook een ander geluid. Een indiener liet weten meer te voelen voor een lager maximaal subsidiebedrag per aanvrager per kalenderjaar, waardoor meer laadpunten kunnen worden gesubsidieerd.

Reactie IenW:

Het uitgangspunt is om binnen het gestelde subsidieplafond zoveel mogelijk bedrijven te ondersteunen die willen investeren in private laadinfrastructuur. Er is daarom gekozen voor een maximaal subsidiebedrag per aanvrager per kalenderjaar. Dit voorkomt dat door een beperkt aantal grote aanvragen het subsidiebudget wordt uitgeput en geeft kansen aan het brede bedrijfsleven. Bij het bepalen van de hoogte van het maximale subsidiebedrag per aanvrager per kalenderjaar is rekening gehouden met de kosten van laadinfrastructuur, verschillende bedrijfsgroottes en regeldruk.

Regeldruk

Meerdere reacties hadden betrekking op de regeldruk voor bedrijven. Vanuit het grootbedrijf werd bijvoorbeeld aangegeven dat men weinig voelt voor kleine investeringen in laadinfrastructuur. Dit had te maken met de overtuiging dat de regeldruk slecht opweegt tegen de voordelen van de subsidie. Als suggestie werd meegegeven om subsidies voor het grootbedrijf gelijk te trekken met de mkb'er, omdat de regeldruk bij grootbedrijf hoger zou zijn dan bij mkb'ers vanwege een complexer elektriciteitsnetwerk.

Reactie IenW:

Het is bij het opstellen van deze subsidieregeling altijd het uitgangspunt geweest de regeldruk voor ondernemers zoveel als mogelijk te beperken. Dat staat enigszins op gespannen voet met het uitgangspunt om overheidsmiddelen zo doelmatig als mogelijk te besteden en het misbruik en oneigenlijk gebruik van de regeling te beperken. De regeldruk zoals deze nu voortvloeit uit de regeling is dan ook noodzakelijk. De relatieve regeldruk voor grote bedrijven verkleinen door het subsidiebedrag gelijk te trekken met dat voor mkb-ondernemingen, behoort niet tot de mogelijkheden. De subsidiebedragen zijn namelijk gemaximeerd op wat er volgens Europese staatssteunregels mogelijk is.

Prijsopdrijvend effect

Enkele indieners voorzagen problemen wanneer laders op grote schaal worden ingekocht en een deel van de mkb-subsidiebedragen hoger is dan de daadwerkelijke aanschafprijs van de laders. Er werden ook zorgen geuit over een mogelijk prijsopdrijvend effect aan de kant van lader fabrikanten. Een indiener stelde voor om de subsidiebedragen voor realisatie van laadstations te verlagen.

Reactie IenW:

Zoals eerder toegelicht zijn de subsidiebedragen zo vastgesteld dat ze zo goed mogelijk aansluiten bij de daadwerkelijke kosten in de markt. Het is mogelijk dat de prijs per stuk daalt wanneer laders op grote schaal worden ingekocht. De subsidie bedraagt echter maximaal 40% van de kosten (bij mkb-onderneming) voor een laadstation. Het grootste deel van de kosten komt daarmee voor rekening van de ondernemer zelf.

Het ministerie is zich er daarnaast van bewust dat een prijsopdrijvend effect bij de fabrikanten bij subsidie niet is uit te sluiten.

Subsidie voor advies

De meerwaarde van een subsidie voor het inwinnen van advies werd erkend. Eén van de indieners gaf aan dat de maatregel een stimulerende werking zou kunnen hebben voor partijen die nog achterlopen. Een grondig advies wordt naar verwachting doeltreffend geacht bij het verlichten van de druk op de netcapaciteit en bij het daadwerkelijk realiseren van de laadpalen.

Echter, benadrukten verscheidene indieners de ontoereikendheid van het huidige subsidiebedrag (€3500) voor complexe advieskwesties. Dit resulteert naar verwachting in een doeltreffendheid voor eenvoudige zaken maar schiet tekort bij complexe problematiek. Hierbij werd een voorbeeld gegeven: een distributiecentrum in combinatie met netcongestie vergt veel rekenwerk, tijd en dus geld. Daarnaast werden zorgen geuit over de hoge investeringskosten van het onderzoek die hoe dan ook gemaakt worden, terwijl de uitkomst van het onderzoek negatief kan uitpakken. Een van de indieners deed het voorstel om de advisering niet te maximaliseren per klant maar per locatie, terwijl een andere indiener verzocht om toelichting waarom er een cap is toegepast op 400 adviezen en vroeg het ministerie of dit kan worden verhoogd.

Er werd door indieners ook bezorgdheid geuit over de mogelijkheid dat subsidiegeld wordt geabsorbeerd door kostbare adviesrapporten in plaats van direct bij te dragen aan de realisatie van laadpalen. Het is daarbij ook zaak dat advies uitbesteed wordt aan ervaren experts, vanwege de complexiteit van de situatie.

Reactie IenW:

Het hoofddoel van deze subsidie is het wegnemen van een financiële drempel voor bedrijven om zich goed te laten adviseren over de benodigde laadinfrastructuur en de daarvoor te nemen maatregelen. Een gebrek aan kennis over laadinfrastructuur bij bedrijven belemmert de realisatie hiervan, een adviesrapport kan dit kennishiaat deels wegnemen. Het geeft bedrijven meer inzicht in het benodigd aantal laadpalen en de mogelijkheden en onmogelijkheden met betrekking tot de netcapaciteit. Ook voor complexere zaken is het adviesrapport een hulpmiddel, bijvoorbeeld in het geval van netcongestie of bij een gedeeld terrein. Echter is de verwachting dat bedrijven zich in die gevallen al laten adviseren en dat het stimulerend effect van de subsidie daar minder groot is. Om meer bedrijven te kunnen ondersteunen is er een maximaal subsidiebedrag per adviesrapport vastgesteld. Om te kunnen evalueren of dit een geschikt middel is voor het stimuleren van het adviesrapport worden er voorlopig jaarlijks maximaal 400 adviezen gesubsidieerd. Dit aantal en de manier van stimuleren worden jaarlijks geëvalueerd en kunnen worden bijgesteld. Een adviesrapport is geen verplichting voor het verkrijgen van de subsidie voor laadinfrastructuur.

3.3 Aanvraagvereisten

Netcapaciteit

De meeste indieners zagen het belang en de logica in van de vereiste voor een check op voldoende netcapaciteit, maar voorzagen daarin wel een aantal problemen en/of onduidelijkheden omtrent de werkwijze van deze check en de capaciteitsberekening. Een aantal indieners achtten de eisen voor de netcapaciteit daarnaast niet realistisch en ongeschikt. Daarnaast vroegen zij zich af hoe ze dit adequaat aan kunnen tonen. Meerdere malen werd gevraagd om een meer gedetailleerde én eenduidige beschrijving (rondom de werkwijze) van (de check op) netcapaciteit, waarbij ook duidelijk wordt welke bewijslast dient te worden aangeleverd. Daarbij werd door een

indiener specifiek aandacht gevestigd op de mate waarin energieopslag en decentrale energieopwekking hierin een rol spelen. Tevens reageerde een indiener met de vraag waarom er bij een <€25k aanvraag geen check op netcapaciteit nodig is en bij meer dan >€25k wel. Ook hier is meer toelichting gewenst, net als bij de aanname van twee indieners dat de subsidie alleen beschikbaar is voor locaties met beperkingen in het netwerk.

Reactie IenW:

In de toelichting is onderstaande passage opgenomen ter verduidelijking van de werkwijze van de netcapaciteitscheck.

Passage: "Indien het aangevraagd vermogen van de laadinfrastructuur groter is dan 50% van het gecontracteerd transportvermogen voor afname, dient de aanvrager cijfermatig te onderbouwen dat de laadinfrastructuur waarvoor subsidie wordt aangevraagd binnen 24 maanden kan worden gerealiseerd. Dit doet de aanvrager door te onderbouwen hoe de benodigde capaciteit (in kW per 24 uur) ten behoeve van de laadinfrastructuur zal worden gerealiseerd. Dit bijvoorbeeld door maatregelen om energie te besparen, slim energiemanagement, slim laden, batterijopslag, eventueel in combinatie met eigen opwek, een nieuw contract met de netbeheerder, een aangevraagde netverzwaren of eventuele andere maatregelen."

Reden dat deze check enkel nodig is bij subsidieaanvragen vanaf €25.000 is dat aanvrager voor minder subsidie worden gedaan op moment dat de laadinfrastructuur reeds gerealiseerd is.

Aanvraag door CPO

Enkele indieners vroegen zich af of de mogelijkheid bestaat om het beheer en de plaatsing van de laadinfrastructuur over te laten aan een gespecialiseerde CPO, ook gezien dit mogelijk voor extra versnelling zou kunnen zorgen, wanneer een CPO voor de projecten van klanten subsidieaanvragen kan opstellen. Dit zou dus gaan om het uitbesteden van de exploitatie aan een laadpaalexploitant.

Reactie IenW:

Bedrijven mogen samenwerken met een CPO op het gebied van beheer van de laadinfrastructuur. De laadinfrastructuur dient echter eigendom te zijn van het bedrijf waar de laadinfrastructuur onderdeel is van de eigen bedrijfsvoering (laadinfrastructuur voor klanten, eigen voertuigen en werknemers). Deze regeling is niet gericht op ondernemers die laadinfrastructuur willen gaan exploiteren. Voor hen kan de paragraaf voor publieke laadinfrastructuur een oplossing bieden. De laadinfrastructuur mag wel onder voorwaarden publiek toegankelijk worden aangeboden maar niet te allen tijden.

Realisatietermijn

Er werden vraagetekens gesteld bij de vastgestelde termijn voor realisatie, met name in gevallen waarbij er op het moment van indienen geen capaciteit is op het net, maar dit naar verwachting wel binnen de termijn van twee jaar beschikbaar komt.

Meerdere indieners deden de suggestie om hier voorwaarden aan toe te voegen, zodat er meer flexibiliteit kan worden geboden. Indieners uitten zorgen over mogelijke vertraging op het gebied van elektrificatie bij een deel van de doelgroep. Voor

voldoende netcapaciteit (binnen 24 maanden) is men afhankelijk van derden in het proces en daarnaast beschikt de aanvrager zelf vaak over te weinig inhoudelijke kennis. Een redelijke reactie- en realisatietermijn van andere partijen zou dan een randvoorwaarde kunnen zijn. Eén van de indieners vond dat de eis van voldoende netcapaciteit op gespannen voet lijkt te staan met het doel van de regeling, namelijk het ondersteunen van bedrijven in de transitie naar zero-emissie. Een aantal keer werd aangedragen om een uitgebreid plan met tijdsplanning op te stellen waarin de aanvrager aannemelijk kan maken dat een goed functionerend laadstation kan worden gecreëerd. Dergelijke plannen kunnen de subsidieverstrekker mogelijk ook al voldoende vertrouwen geven dat er in de toekomst daadwerkelijk tot het realiseren van laadinfrastructuur wordt overgegaan, waardoor de realisatietermijn nog opgerekt kan worden.

Reactie IenW:

Op het moment van subsidieaanvraag gaat het ministerie er vanuit dat de indiener zich er van bewust is dat de laadinfrastructuur binnen 24 maanden (2 jaar) gerealiseerd dient te worden. Als uit de netcapaciteitscheck, zoals eerder in dit verslag beschreven, blijkt dat de huidige netaansluiting onvoldoende is in vergelijking tot de aangevraagd laadstations, dient een ondernemer te onderbouwen hoe toch binnen de gestelde termijn gerealiseerd kan worden. Een grotere netaansluiting binnen die termijn is dan een mogelijke onderbouwing. Indien het door externe factoren meer dan 24 maanden duurt voordat de laadinfrastructuur gerealiseerd kan worden, is het ministerie van mening dat subsidie beter op een later moment aangevraagd kan worden.

Garanderen van een gelijk speelveld

Een aantal indieners gaf aan zorgen te hebben over de mate waarin een evenredige verdeling van middelen over het land kan worden gegarandeerd, gezien de netcongestie varieert per regio. Dit zou niet moeten leiden tot een oneerlijke verdeling van middelen. Indieners verzoeken het ministerie meer inzicht te verschaffen in hoe een dergelijk effect ondervangen kan worden, zodat er geen ongelijk speelveld ontstaat.

Reactie IenW:

Het ministerie is zich bewust van de mogelijke impact van netcongestie in de transitie naar emissieloos wegtransport. Het is onwenselijk dat ondernemers in een bepaalde regio achterop raken in deze transitie, doordat zij geen (extra) laadinfrastructuur kunnen realiseren. Een stationaire batterij biedt in sommige gevallen dan uitkomst. Zoals hierboven beschreven is in de definitieve subsidieregeling daarom de mogelijkheid toegevoegd om hier subsidie voor aan te vragen. Dit kan een gelijk speelveld tussen regio's bevorderen.

Verduidelijking definitie aanvragers

Uit de reacties van meerdere indieners leek behoefte te bestaan aan duidelijkere definities van het begrip 'aanvragers', wat hieronder wordt verstaan en wat erbuiten valt. Een voorbeeld hiervan was de oproep om te verduidelijken wat een CPO in deze regeling behelst.

Reactie IenW:

Een Charging Point Operator (CPO) is een bedrijf of organisatie die openbare laadpunten voor elektrische voertuigen beheert en exploiteert. Een Chargepoint Operator mag onder voorwaarden laadinfrastructuur aanvragen als het de eigen bedrijfsvoering betreft. Bijvoorbeeld als het bedrijf dat laadinfrastructuur exploiteert laadpalen wil plaatsen bij het eigen bedrijfspand om de eigen voertuigen op te laden. De regeling is echter niet bedoeld om de exploitatie van laadinfrastructuur te stimuleren maar om laadpalen voor de eigen bedrijfsvoering te stimuleren. Bedrijven mogen daarom samenwerken met een Chargepoint Operator voor het beheer van de laadinfrastructuur, maar de laadinfrastructuur dient te worden aangeschaft door het bedrijf waar de laadinfrastructuur betrekking heeft op de eigen bedrijfsvoering.

Slim laden protocol

Meerdere indieners gaven aan dat het in de concept-regeling vereiste protocol (Open Charge Point Protocol – OCPP – versie 2.01) zeker nog niet de standaard is onder leveranciers van laadinfrastructuur. Zij stelden daarom voor versie 1.6 van het OCPP-protocol als vereiste op te nemen. Een andere indiener beargumenteerde echter dat, hoewel het nog niet de standaard is, versie 2.01 als vereiste gehandhaafd dient te worden in verband met voordelen en toekomstbestendigheid.

Reactie IenW:

Naar aanleiding van bovenstaande opmerkingen heeft het ministerie contact gezocht met een aantal leveranciers van laadinfrastructuur. Daaruit bleek dat OCPP versie 2.01 inderdaad nog niet de standaard is voor alle soorten laadstations. Het ministerie is zich echter ook bewust van de voordelen die versie 2.01 biedt ten opzichte van versie 1.6. Om echter te voorkomen dat aanvragen veelvuldig afgewezen dienen te worden vanwege een nog niet standaard geleverd protocol, is het vereiste protocol in de definitieve regeling voor nu gesteld op versie 1.6.