

**Betreft: Reactie op ‘Subsidieregeling private laadinfrastructuur bij bedrijven’**

Hierbij ontvangt u de zienswijze van BOVAG op de voorgestelde ‘Subsidieregeling private laadinfrastructuur bij bedrijven’. Voldoende laadinfrastructuur is een belangrijke voorwaarde voor het slagen van de transitie, en we juichen elke ondersteuning hiervan toe. Op een aantal specifieke onderdelen van de regeling delen we ter overweging graag onze inzichten.

1. Kennistekort en hoge kosten in aanschaf worden als belangrijke knelpunten benoemd, maar een derde -minstens zo belangrijk- knelpunt ontbreekt: netcongestie. Een succesvolle regeling zou alle knelpunten moeten aanpakken. Met een laadstrategie en slim laden kun je een hoop doen, maar het lost niet alles op. We weten dat het in delen van Nederland niet meer zomaar mogelijk is om een grotere aansluiting te krijgen, en de verwachting is dat dit zal toenemen. Extra mitigerende maatregelen als onderdeel van deze regeling zijn daarom essentieel als je de uitrol van (private) laadinfrastructuur wil versnellen.

Met bijvoorbeeld een (stationaire) batterij, kun je je aansluiting beter benutten. Dit geldt met name voor de doelgroep bedrijven waarbij de kansen voor slim laden beperkt zijn: de batterij laadt op als er vermogen over is op de aansluiting, en ontlaadt op momenten van piekvraag. Door hoge aanschafkosten is deze optie voor veel bedrijven echter niet haalbaar. De regeling zou bedrijven hierbij kunnen ondersteunen.

2. Waar je bij directe subsidie op de kosten van een laadpaal zeker weet dat dit direct bijdraagt aan de versnelde realisatie van extra laadinfrastructuur, is dat bij subsidie op kosten voor advisering over laadpalen minder direct duidelijk. Het lijkt ons daarom verstandig om van tevoren vast te leggen welk (concreet & meetbaar) resultaat we van dit onderdeel van de subsidie verwachten en tijdig te evalueren of dit resultaat wordt behaald. Dit om ervoor te zorgen dat het geld gereserveerd voor adviseren ook daadwerkelijk bijdraagt aan het gestelde doel.

3. De maximumbedragen voor de realisatie van laadinfrastructuur zijn gebaseerd op een percentage van de kosten van het plaatsen van de fysieke laadpaal. Echter, zit het grootste deel van de investering juist in de benodigde (laad)infrastructuur daaromheen. Denk aan bekabeling etc. Als je dat allemaal bij elkaar optelt, is het percentage subsidiegeld voor de realisatie van een laadpaal betrekkelijk laag, wat mogelijk een negatief effect heeft op het succes van deze regeling. Het lijkt ons daarom verstandig tijdig te evalueren of de subsidiepercentages voldoende zijn om bij te dragen aan de doelstellingen van deze regeling.

4. De aanvraagverplichting om aan te tonen dat je voldoende netcapaciteit beschikt of gaat beschikken, is logisch. Het is belangrijk dat de regeling daadwerkelijk leidt tot versnelde realisatie van laadinfrastructuur, en dit helpt daarbij. Een contract met de netbeheerder dat de voorziene netcapaciteit dekt is daarvoor een helder bewijsmiddel.

Echter, voorzien we mogelijke onduidelijkheid als het gaat over de capaciteitsberekening, waarmee je kunt aantonen dat je de netcapaciteit nu nog niet beschikt, maar over uiterlijk 24 maanden wel. Om willekeur en verschil in beoordeling te voorkomen lijkt het ons goed als de regeling eenduidig voorschrijft hoe je zo'n berekening opstelt en welke bewijslast je hiervoor dient aan te leveren.



*5. De regeling stelt dat laadinfrastructuur vanaf €25.000,- binnen 24 maanden na subsidieverlening in gebruik genomen moet worden. Dat klinkt vooralsnog als een realistische doorlooptijd en het is goed dat hier eisen aan worden gesteld. Wel ben je hiervoor als aanvrager vaak (in ieder geval deels) afhankelijk bent van derden. Een redelijke reactie- en realisatietermijn van andere partijen zou wat ons betreft dus randvoorwaarde moeten zijn.*

BOVAG

Lily de Waal, Beleidsadviseur duurzame mobiliteit

[lilydewaal@bovag.nl](mailto:lilydewaal@bovag.nl)