

MEMO

Onderwerp Reactie op subsidieregelingen private laadinfrastructuur bij bedrijven
Datum 28-3-2024
Aan lenW
Van NAL-regio's

Beste,

De NAL-regio's hebben met veel interesse de subsidieregeling private laadinfrastructuur bij bedrijven doorgenomen. Graag maken wij gebruik van de consultatieronde om aanvullingen te geven zodat de regeling nog beter aansluit op de behoefte die de NAL-regio's in de markt herkennen.

Subsidieregeling private laadinfrastructuur bij bedrijven (SPrila)

Artikel 2.3.3 lid 2: De advisering bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, bestaat uit een na 1 april 2024 opgesteld advies dat de volgende elementen bevat:

Suggestie: We missen hierbij advisering rond lokale opwek van energie icm laadinfra – als mitigerende maatregel bij netcongestie

Artikel 2.3.3. Subsidiabele activiteiten Lid 3 a

De basislaadinfrastructuur, bestaande uit het totaal van de infrastructuur behorende bij het laadpunt, waaronder de hoofdaansluiting en de bekabeling, waarop laadpunten die voldoen aan mode 3 of mode 4 als bedoeld in NEN 1010 kunnen worden aangesloten;

Vraag: Is hoofdaansluiting hetzelfde als de net aansluiting? Oftewel kan een ondernemer (ook) subsidie krijgen voor het aanleggen van de benodigde netaansluiting - waarbij ten tijde van netcongestie, geen transportcapaciteit beschikbaar is? Maar de hele installatie wel netcapaciteit ready is?

Artikel 2.3.5.: Subsidiabele kosten

Vraag: waarom bij publiek wel batterijopslag subsidiëren en bij privaat (collectief) niet? Zeker bij hogere vermogens kan dit verlichting bieden.

Artikel 2.3.6 lid 3, Toelichting hiervan. Op pagina 16 staat: Bij het bepalen van deze percentages is rekening gehouden met de toegestane steunpercentages in de AGVV.

Vraag: Is dit percentage nu volledig uitgenut of is er nog ruimte voor regionale aanvullingen (top-up) op deze subsidie

Artikel 2.3.6. lid 5: In afwijking van het vijfde lid geldt geen maximum indien de aanvrager concessiehouder is.

Suggesties bij dit artikel:

- Het lijkt ons niet wenselijk dat er voor een concessiehouder geen maximum geldt. Dit kan resulteren in enorme aanvragen waardoor er weinig ruimte overblijft voor MKB bedrijven.
- In de regeling is nu geen stimulans opgenomen waardoor een ondernemer zijn laadinfra zal openstellen voor anderen. Een hoger subsidiebedrag per categorie of een aanvullend bedrag kan doeltreffend zijn om meer semipublieke laadpunten te realiseren.
- Als er een stimulans voor semipublieke palen komt, is het belangrijk om een bepaling op te nemen die stelt dat voor derde partijen de laadprijs marktconform moet zijn. Anders kan een eigenaar exorbitante prijzen vragen waardoor het in praktijk een private laadoplossing is.

Artikel 2.3.7.: Subsidieplafond en wijze van verdelen, lid 3

Suggestie: idee om de verdeling van het bedrag te spreiden over de verschillende categorieën?

Artikel 2.3.11 Aanvraag aanleg infrastructuur onder €25.000

Vraag: waarom bij <€25k aanvraag geen check op netcapaciteit en bij meer dan >€25k wel? En waarom alleen subsidie als de netbeheerder een contract heeft afgegeven dat de voorziene netcapaciteit dekt? Een indicatie waaruit blijkt dat er netcongestie is, maar binnen afzienbare tijd wel capaciteit verkrijgbaar is ook als logisch te zien.

Algemeen geven wij nog een paar suggesties mee:

- Stel, net zoals bij de SPULA, een eis om data geanonimiseerd te delen.
- Geeft inzicht in partijen die semi-publiek of volledig private locaties hebben geregeld.
- Realisatie van dergelijke hoge vermogens bij netcongestie lijkt in 24 maanden niet altijd realistisch
- Is een collectief aan bedrijven die gezamenlijk laadinfra realiseren op terrein van één bedrijf een privaat of publiek initiatief? Hoe gaan we hier mee om?

Wij kijken uit naar uw reactie en de publicatie van de regelingen.

Met vriendelijke groet,
Namens de NAL-regio's

Frank ten Wolde