

REACTIE RAI VERENIGING IN ETCONSULTATIE PRIVATE LAADINFRA BEDRIJVEN

Wout Benning & Chris van Dijk
29 maart 2024



SUBSIDIE REGELING PRIVATE LAADINFRA

• **Verwacht u (met deze regeling) laadinfra te kunnen realiseren mede gezien de huidige situatie rondom netcongestie? Zo nee, wat zouden we kunnen doen om de regeling beter passend te maken?**

• **2.3.12 lid 2:** Duurzame mitigerende maatregelen als batterij gevoed met zonne- en windenergie en H2 aggregaat die zelfs het net kunnen ontlasten komen niet in aanmerking voor subsidie. De regeling leidt zo tot extra netcongestie omdat gedwongen wordt de elektrische energie uit het Net te gebruiken. We begrijpen de opmerking dat dit via een andere subsidieregelingen kan worden ondervangen, echter het maakt wel degelijk onderdeel uit van de advisering in gebieden waar netcongestie zich voordoet. Vandaar dat wij graag zien dat Mitigerende middelen als BESS (Battery Energy Storage System) of BIC (Battery Intergrated Charger) meegenomen worden (mits ze de laadinfra voorzien van energie) in de regeling al is het alleen maar om mee te nemen in het advies waarvoor hier ook subsidie voor wordt aangevraagd.

• **Zowel bij 2.3.11 lid g als 2.3.12 lid f. i:** Hier dient in onze ogen aanvullend de eis gesteld te worden dat laadfaciliteiten voldoen ook aan de geldende eisen voor slim laden conform SLvl. (Slim Laden voor Iedereen) zodra die eisen bekend zijn voor de betreffende vervoersmodaliteit (personenwagens/bestelwagens/trucks).

• **-Versie Open Charge Protocol is te specifiek, vanuit netbeheerder. 1.6 is nu meest gangbaar. Subsidie vanaf één na nieuwste beschikbare versie. Iedere paal moet voor alle merken toegankelijk zijn waarbij de laatste SW-standen z.s.m. dienen te worden ingelezen. Verplichte upgrades moeten contractuele eis zijn.**

SUBSIDIE REGELING PRIVATE LAADINFRA

•Verwacht u (met deze regeling) laadinfra te kunnen realiseren mede gezien de huidige situatie rondom netcongestie? Zo nee, wat zouden we kunnen doen om de regeling beter passend te maken?

Vervolg

Bijzonder is het dat het ministerie uitsluitend het kunnen opladen van voertuigen wil subsidiëren voor private ondernemingen. In onze technologie-neutrale visie zijn er meer oplossingen om zero emissie mobiliteit mogelijk te maken voor deze doelgroepen. En daarmee is het noodzakelijk om ook beide oplossingen te ondersteunen. Zeker hier waar netcongestie een grote bottleneck gaat vormen bij de aanstaande opschaling. Dat betekent dat ook private voorzieningen om waterstof te tanken meegenomen moeten worden in deze subsidie.

Een voorbeeld hiervan is een kleinschalig waterstof vulpunt op eigen terrein, oa <https://resato-hydrogen.com/nl/fleet-owner-station/>.

Het enkel blijven stapelen van laadinfra aan een te overbelast stroomnet is onwenselijk. H2 ontlast juist het net en biedt ruimte voor vermogen en laadinfra. Een gecombineerde aanpak is daarmee effectiever, stabiel en geeft voorspelbaarheid.

SUBSIDIE REGELING PRIVATE LAADINFRA

- **Wat zijn uw gedachten over de opgenomen maximumbedragen voor advies en realisatie van de laadinfrastructuur? M.u.v. concessiehouders.**

- Art. 2.3.3.2 Subsidie op advies klinkt wijs. Echter, 3.5K x 400 is een groot bedrag; 1,4 mln. Hoe voorkomen we dat er tal van adviezen in een lade verdwijnen, terwijl 'advies' core business wordt van adviespartijen.

Het advies moet bijdragen aan de juiste beschikbaarheid van laadinfra. Voorkomen moet worden dat mbv. gesubsidieerd advies aangetoond wordt dat geen laadinfra kan worden aangelegd – daarmee wordt advies eenvoudig weggegooid geld. Het rapport moet bevatten wat wél kan. Daarom zijn wij van mening dat advies pas gesubsidieerd mag worden als er daadwerkelijk laadinfra wordt aangevraagd als onderdeel van de subsidie van het totale project ter realisatie van laadinfra dat (deels) geadviseerd is. Zero emissie betreft ook waterstofinfrastructuur. De advisering zou dit zero emissie alternatief in haar adviserende rol moeten meenemen als additionele oplossingsrichting

- Klant wil soms ook keuzevrijheid in laadinfra, dus daarmee blijft behoefte voor advies bestaan. Laadinfra is key, advies is ver ondergeschikt, want kan ook geadviseerd worden door aanbieders.
- Er is geen gecertificeerde opleiding voor deze adviesrol. Daarmee zien wij een groot afbreukrisico ontstaan omdat een 'adviseur' nergens aan hoeft te voldoen. Er bestaat geen norm om het juiste kennisniveau vast te stellen, en toch wordt deze rol gesubsidieerd. Dit gaat een magnetische aantrekkingskracht hebben naar een uiteenlopende personen die een verdienmodel creëren rondom dergelijke adviezen waarbij de kwaliteit onder de maat is en niet recht doet aan de noodzaak voor deze transitie.

SUBSIDIE REGELING PRIVATE LAADINFRA

•Wat zijn uw gedachten over de opgenomen maximumbedragen voor advies en realisatie van de laadinfrastructuur? M.u.v. concessiehouders.

•Vervolg

•Advies is goed, maar enkel als dit integraal per gebied wordt opgepakt. Anders ontstaan er tal van adviezen – en laadinfrastructuur en netverzwaringen – binnen één gebied, die niet met elkaar zijn afgestemd. Dergelijke problematiek oplossen vraagt om een centrale gebiedscoördinatie, wat sturing gaat geven. Wanneer dit met onafhankelijke éénpartij consultants parallel aan elkaar gebeurt, mislukt de uitrol in een gebied / urban node sowieso. Er moet interdependentie en regie in een advies voor een gebied zijn. Dat voorkomt tegens een veelheid aan losse adviezen, waardoor het adviesbudget snel uitgeput is maar niet bijdraagt aan de oplossing.

SUBSIDIE REGELING PRIVATE LAADINFRA

•Sluit de gekozen vermogensindeling voor de verschillende subsidiebedragen aan op de in de praktijk te realiseren laadinfrastructuur?

Onze leden trekken de subsidiebedragen van verschillende laadoplossingen in twijfel waarbij ook een kwaliteitseis gesteld zal moeten worden ter voorkoming dat goedkope maar minder kwalitatieve laadinfrastructuur gesubsidieerd gaat worden. Bijvoorbeeld temperatuur invloeden bij het laden door gegenereerde warmte bepalen het laadvermogen via beveiliging sterk, en dan wordt hoog vermogen gesubsidieerd terwijl een lager vermogen wordt aangeboden. De kosten van laadinfra zijn afhankelijk van meer dan alleen de laadfaciliteit, ook zaken als locatie, toegankelijkheid, onderlinge samenwerking en beschikbaarheid van voldoende beschikbaar vermogen zijn bijvoorbeeld onderdeel van de investering en het advies.

Tot slot zijn wij ook van mening dat eisen gesteld moeten worden aan afgenomen vermogen ter voorkoming dat veel te hoge vermogens worden geplaatst zonder dat daarvoor een reden is. Aan de andere kant moet het wel zo zijn dat bij het plaatsen van de vermogen rekening gehouden kan worden met de groei van het elektrisch wagenpark in de nabije toekomst. Dit moet dan bijvoorbeeld onderbouwd worden in het advies.

Tav. het installeren van een waterstof vulpunt op eigen terrein dient een evenredig procentueel subsidiebedrag te worden verstrekt als bij een DC laadstation. Hierbij rekening houdend dat de installatie en het benodigde civiele werk als geheel moet worden gezien, zoals ook een DC laadstation veelal door een extra transformator en aanvullende systemen werkzaam is. Eventueel kan dit ook worden ondergebracht in een alternatieve gelijkwaardige regeling die dan gelijktijdige openstelling heeft als de private laadinfra regeling.

SUBSIDIE REGELING PRIVATE LAADINFRA

- **Wat zijn uw gedachten over de gestelde aanvraagverplichtingen om aan te tonen dat u als aanvrager over voldoende netcapaciteit beschikt?**
- Een contract met een netbeheerder dat de totale voorziene netcapaciteit van een gebruiker dekt is niet voldoende. Wanneer het gecontracteerd vermogen voldoende lijkt voor subsidie, dan kan dit alleen vanuit dien verstande dat het benodigde beschikbare vermogen het verschil is uit de rekensom van wat de gebruiker nodig heeft zonder laadinfra en met laadinfra. Dus subsidie dient enkel afgestemd te worden op de additionele ruimte in het contract welke benodigd is voor het vermogen voor de laadinfrastructuur.
- Volgens lid 2 moet de netcapaciteit moet binnen 2 jaar gerealiseerd zijn. Maar er moet wel een start gemaakt kunnen worden met het aanleggen van een laadinfra. Als netcapaciteit slechts deels kan worden gerealiseerd met uitzicht op toekomstig betere netcapaciteit, mag dit niet remmend werken om te kunnen starten met het aanleggen van laadinfra.
Veelal worden er laadpalen gekocht op groei; nu zwaardere paal neerzetten omdat na x jaar netverzwaring wordt gerealiseerd. Ondernemer gaat geen kleine paal neer zetten op gecontracteerd vermogen en na 2 jaar deze vervangen door zwaardere paal. Dit is reden waarom verondersteld kan worden dat niet per direct eisen aan voldoende netcapaciteit gesteld moeten worden. Een andere moeilijkheid die zich voordoet is dat er zware laadpalen worden gesubsidieerd die geen of nauwelijks vermogen kunnen leveren als gevolg van te laag beschikbaar vermogen. Daarom zijn wij van mening dat uit het opgestelde adviesrapport moet blijken waarom voor een dergelijke oplossing (tijdelijk te zware laadpaal) is gekozen, omdat op termijn een netverzwaring zal worden gerealiseerd.

SUBSIDIE REGELING PRIVATE LAADINFRA

In de toelichting wordt onder het kopje “Artikel 2.3.4. De aanvrager” aangegeven dat de regeling is gebaseerd op het uitgangspunt dat de gebruikers van de laadinfrastructuur tot een van de doelgroepen behoren:

- a. personen- en bestelauto's;
- b. b. taxi's en doelgroepenvervoer;
- c. c. vrachtvervoer; of
- d. d. OV-bussen.

Om de regeling in lijn te brengen met de modaliteiten uit het Klimaatakkoord dient de doelgroep gemotoriseerde 2-wielers (brom-, snor- en motorfiets) te worden toegevoegd.

Dit speelt eveneens voor opleggers en aanhangers: in de aanstaande nieuwe EU wetgeving (als uitkomst van de Review 2022) moeten deze voertuigen respectievelijk 10 en 7,5% CO₂ reduceren (EU 2019/1242). Dit wordt vanuit de EU wetenschappelijk onderbouwd mbv. de VECTO Trailer-tool, die voor deze voertuigen een CO₂-certificaat levert. Opleggers en aanhangwagens kunnen worden uitgerust met E-assen. De subsidieregeling dient daarom ook opengesteld te worden voor deze doelgroep.

Naast aandrijving elektrificeren, zijn er ook opbouwen, koelmachines, e-assen en aanverwante opbouwmachinerie die al dan niet worden aangedreven door een (E-)PTO, maar ook laadinfrastructuur behoeven. Met de CO₂-reductie die deze machines leveren in mobiliteit (t/m in ZE-zones) dienen zij ook in aanmerking te komen voor deze regeling.