

Date: 29 maart 2024

Reactie FincoEnergies op consultatie subsidieregeling private laadinfrastructuur bij bedrijven

FincoEnergies is verheugd dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een stimuleringsregeling om de uitbouw van private laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer aan te jagen.

De voorgenomen regeling biedt een uitstekende gelegenheid voor bedrijven, organisaties en de overheid om gezamenlijk bij te dragen aan het versnellen van de transitie naar duurzamere energieoplossingen. Met deze position paper reageren wij op het 4-tal vragen en delen wij graag onze inzichten en suggesties, met de hoop dat onze bijdrage zal helpen om de regeling verder te verbeteren en optimaal af te stemmen op de behoeften van alle betrokken partijen met als doel versnelling van elektrificatie in het wegtransport.

Samengevat komt onze reactie op het volgende neer:

- FincoEnergies verwacht dat de stimuleringsregeling het mogelijk maakt laadinfrastructuur te realiseren, ondanks netcongestie, door inzet van innovatieve oplossingen zoals energieopslag en decentrale energieopwekking.
- Extra subsidies voor batterij-opslag en geavanceerde energiemanagementsystemen (EMS) kunnen de overgang naar duurzame energieoplossingen versnellen.
- Om netcongestie effectief aan te pakken, zou het verhogen en verbreden van de vergoeding voor adviesactiviteiten naar oplossingen gericht op het aanpakken van netcongestie bevorderlijk zijn.
- Wij suggereren een verbreding van de doelgroepdefinitie voor subsidies naar bouw-, infrastructuur- en agrarische dienstverleners.
- Er is behoefte aan duidelijkheid over de definitie van 'Aanvrager' en 'exploitant' binnen de regeling, vooral met betrekking tot samenwerkingsverbanden en de uitsluiting van exploitanten van subsidieaanvragen.
- Het zou verhelderend zijn om de minimale capaciteitseis van 600 kW voor concessiehouders te verduidelijken, specifiek hoe deze eis zich verhoudt tot individuele laadpunten versus de totale capaciteit op een locatie.
- Het verdient de overweging of de maximale subsidiebedragen toereikend zijn voor de laadpunten zelf, terwijl tegelijkertijd duidelijkheid geboden moet worden over de berekening van deze bedragen en de inclusie van bijkomende kosten, zoals infrastructuurwerken.



- Het verduidelijken van de definitie van netcapaciteit, met inbegrip van de rol van energieopslag en decentrale energieopwekking, zou bijdragen aan een beter begrip van de vereisten voor het aantonen van voldoende netcapaciteit.
- In complexe gevallen zou het inschakelen van externe expertise voor het aantoonbaar maken van netcapaciteit vanwege de beperkingen van standaardberekeningen, een verstandige stap zijn.
- Een heroverweging van de eis dat laadinfrastructuur moet voldoen aan OCPP-versie 2.01 of hoger zou aan te raden zijn, gezien OCPP 1.6 momenteel de gangbare standaard is, om ongewenste uitsluiting van subsidie te voorkomen.

Reactie op de vragen

1. *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?*

Ja, wij verwachten dat het mogelijk is om laadinfrastructuur te realiseren met deze regeling, zelfs met de uitdagingen rondom netcongestie. Netcongestie vormt wel een mogelijke barrière voor investeringen ondanks de voorgestelde subsidieregeling. Ondernemers proberen deze barrière te verlagen door middel van innovatieve ideeën, zoals energieopslag of decentrale energieopwekking (zon- en windenergie). Daarom zou extra subsidie voor infrastructuur zoals batterij-opslag en geavanceerde energy managementsystemen (EMS) de transitie kunnen versnellen.

Hiervoor is wel deskundig advies nodig om diverse strategieën te implementeren om zo netcongestie te minimaliseren en de efficiëntie van het energienetwerk te verhogen. Er zijn vaak meer mogelijkheden beschikbaar dan initieel wordt aangenomen. Wij zouden voorstellen om de adviesactiviteiten te verruimen naar oplossingen over hoe om te gaan met netcongestie en daarvoor de maximale vergoeding te verhogen als dit af doenbaar wordt aangetoond, Er wordt dan dus, ondanks beperkte netcapaciteit, ruimte gevonden om laadinfrastructuur toe te voegen waar dit anders niet zou gebeuren.

Met betrekking tot de verplichting om een doelgroep aan te geven tijdens het aanvragen van de subsidies, stellen wij voor om de regeling beter passend te maken door de doelgroepen definitie te verruimen naar bouwbedrijven, infra bedrijven en agrarische dienstverleners.

De definitie van het begrip 'Aanvrager' zoals uiteengezet in artikel 2.3.4 vraagt om meer detail. Het is ons niet duidelijk hoe een 'samenwerkingsverband' precies wordt gedefinieerd binnen deze context. Bovendien wordt aangegeven dat exploitanten zijn uitgesloten van de mogelijkheid om subsidie aan te vragen. Wat wordt verstaan onder een exploitant? Zoals wij hem nu interpreteren:

1. De ondernemer zelf die investeert in de laadinfrastructuur
2. Een samenwerking van ondernemers die gezamenlijk investeren in laadinfrastructuur op basis van een samenwerkingsovereenkomst



3. Een derde die op de locatie van de ondernemer of een samenwerking van ondernemers investeert in de laadinfrastructuur mogelijk inclusief het beheer van deze laadinfrastructuur

Uitgesloten: Charge Point Operator die enkel de laadinfrastructuur voor één van bovengenoemde typen aanvragers beheert.

Wat is de reden dat enkel voor concessiehouders (in onze uitleg een derde die investeert) een minimale capaciteit van 600 kW vereist is?

Verduidelijking is volgens ons nodig voor de 600kW ondergrens. Gaat het dan om één laadpunt minimaal 600kW of het totaal van laadpunten op de aanvraaglocatie met een minimum van 600kW?

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

De opgenomen maximumbedragen lijken ons realistisch voor de laadpunten zelf.

Wat wel verduidelijking nodig heeft is de benadering van subsidiebedragen voor laadpunten. Zoals het nu leest worden, in plaats van een percentage en een maximumbedrag, vaste subsidiebedragen toegekend afhankelijk van het vermogen van het laadstation dat wordt gerealiseerd. Wordt met een laadstation alle capaciteit op 1 locatie bedoeld of per laadpunt? Tot slot zal verduidelijkt moeten worden dat een laadstation dan onafhankelijk is van het aantal aansluitingen (sockets) per laadstation.

Naast laadpunten bestaat een realisatie van laadinfrastructuur uit bijhorende zaken zoals een aanpassing op de hoofdaansluiting, kabels en infrawerkzaamheden. Deze kosten vormen een significant deel van de totale investering en als deze worden inbegrepen bij de definitie laadstation zijn de maximumbedragen niet toereikend om de voorgenomen 20 – 40% subsidie te realiseren.

3. *Sluit de gekozen vermogensindeling voor de verschillende subsidiebedragen aan op de in de praktijk te realiseren laadinfrastructuur?*

Ja

4. *Wat zijn uw gedachten over de gestelde aanvraagverplichtingen om aan te tonen dat u als aanvrager over voldoende netcapaciteit beschikt?*

De gestelde aanvraagverplichtingen om aan te tonen dat u als aanvrager over voldoende netcapaciteit beschikt, zijn correct. Echter, het concept van netcapaciteit verdient een gedetailleerdere beschrijving (welke rol spelen energieopslag en decentrale energieopwekking). Het is van belang dat duidelijk wordt gedefinieerd wat onder netcapaciteit wordt verstaan en hoe deze adequaat kan worden aangetoond, rekening houdend met de diversiteit in laadinfrastructuur en de fluctuerende aard van elektriciteitsverbruik en -productie.

Daarnaast is het vaak zo dat waar elektriciteit op een slimme wijze moet worden verbruikt of opgeslagen, of waar decentrale energieopwekking plaatsvindt, vraagt om complexe simulaties



en berekeningen die de capaciteit van standaard berekeningen in bijvoorbeeld Excel te boven gaan. Deze complexiteit vereist gespecialiseerde kennis en tools om een accurate inschatting van de benodigde netcapaciteit te maken. In dergelijke gevallen is het raadzaam om de beoordeling van de netcapaciteit uit te besteden aan een externe organisatie die beschikt over de benodigde expertise en rekenmodellen om dit aantoonbaar te maken. Dit kan helpen om de betrouwbaarheid van de beoordeling te waarborgen en te zorgen dat ook in complexe situaties een duurzame en toekomstbestendige laadinfrastructuur wordt gerealiseerd.

Verdere verbeterpunten:

In de secties betreffende de subsidieaanvraag voor de aanleg van laadinfrastructuur, zowel voor projecten onder als boven de €25.000, wordt de indiening van documentatie vereist die bevestigt dat de laadinfrastructuur continu met het internet verbonden is en de communicatie verloopt via het Open Charge Point Protocol (OCPP) versie 2.01 of hoger. Op dit moment is echter OCPP 1.6 de gangbare standaard. Vaak hebben eigenaren van laadinfrastructuur geen controle over welke OCPP-versie wordt gebruikt, aangezien dit afhankelijk is van de fabrikant van de laadstations. Wij adviseren herziening om te voorkomen dat partijen onterecht worden uitgesloten van subsidie. Mochten er zwaarwegende redenen zijn om deze eis gestand te doen ontvangen wij graag meer uitleg waarom dit zo is.

