



FASTNED

30 maart 2024 | Reactie Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij Bedrijven | Fastned

Algemene reactie

Fastned vindt de stimulering van laadinfrastructuur en elektrische voertuigen belangrijk voor de overgang naar emissievrij transport en het verduurzamen van de mobiliteitssector. We willen echter graag de volgende overwegingen delen met betrekking tot de subsidieregeling:

De mogelijkheid om private laadpunten ook semi-publiek aan te bieden kan zorgen voor marktverstoring in de publieke laadmarkt indien daar geen duidelijke kaders worden gesteld. In de regeling is het aanbieden van gesubsidieerde private laadpalen als semi-publieke faciliteit op dit moment nauwelijks beperkt wat betreft tijd, prijs, locatie en gebruikerstypes. Dit staat situaties toe die marktverstoring zijn. Daarom is het van belang om duidelijke kaders te stellen en een duidelijke scheiding te maken tussen wat als private laadinfrastructuur wordt beschouwd en dus onder deze subsidieregeling valt, en wat niet.

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?

Momenteel is de werkelijkheid dat in sommige delen van Nederland lokale aanbestedingen voor publieke snellaadvoorzieningen geen doorgang kunnen vinden of worden uitgesteld (in overleg tussen de lokale overheden en de netbeheerder) in verband met problemen op het elektriciteitsnet. Daarom moet in overleg met de netbeheerders worden bezien wat de impact van deze regeling is op de netcongestieproblematiek. Zo kan worden beoordeeld of deze subsidieregeling geen verdere remmende werking zal hebben op de uitrol van publieke snellaadinfrastructuur middels aanbestedingen door lokale overheden. Door de realisatie van private laadpunten te stimuleren middels deze regeling, zal het aantal aanvragen voor (zware) netaansluitingen immers toenemen en zal dit mogelijk de netcongestieproblematiek verder aanjagen en de realisatie van publieke laadinfrastructuur mogelijk vertragen.

Wat zijn uw gedachten over de opgenomen maximumbedragen voor advies en realisatie van de laadinfrastructuur? Sluit de gekozen vermogensindeling voor de verschillende subsidiebedragen aan op de in de praktijk te realiseren laadinfrastructuur?

Fastned B.V.

Amstelplein 44 1096 BC Amsterdam- Nederland

contact@fastned.nl - +31(0)20-71 553 16

KvK 54606179 / NL851369455B01



FASTNED

Laders zijn door de jaren heen steeds goedkoper geworden. Toen Fastned in 2013 met haar activiteiten begon, waren laders erg duur. Doordat publieke laadbedrijven als Fastned deze laders toch hebben gekocht, er jarenlang mee hebben gewerkt en feedback hebben gegeven aan laderfabrikanten, zijn de kosten voor deze laders flink gedaald en zijn de specificaties en betrouwbaarheid van de laders flink verbeterd. Het subsidiëren van deze laders levert een bijkomend voordeel op voor “laatkomers” op de markt, aangezien zij profiteren van de subsidie en alle schaalvoordelen die hebben geleid tot lagere prijzen en verbeterde producten, terwijl publieke laadbedrijven niet profiteren van soortgelijke subsidies.

Een deel van de MKB-subsidiebedragen is hoger dan de aanschafprijs van laders wanneer deze op grote schaal worden ingekocht. Het lijkt erop dat er een plafond van 50% voor de kosten geldt, maar het kan ertoe leiden dat laderfabrikanten de prijzen opdrijven omdat ze weten dat bedrijven toch 50% in de vorm van subsidie krijgen. Ons advies zou zijn om de bedragen voor realisatie te verlagen.

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

[...]

Fastned B.V.

Amstelplein 44 1096 BC Amsterdam- Nederland

contact@fastned.nl - +31(0)20-71 553 16

KvK 54606179 / NL851369455B01