

Internetconsultatie Subsidieregeling private laadinfrastructuur bij bedrijven – 30 maart 2024

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) verwelkomt de Subsidieregeling private laadinfrastructuur bij bedrijven. Deze subsidie zal een belangrijke impuls geven aan verduurzaming en innovatie in de transportsector. NVDE onderschrijft dat de uitrol van logistieke laadinfrastructuur versneld moet worden en dat deze regeling daarbij kan helpen. Het is belangrijk dat de logistieke sector (snel) kan beschikken over voldoende laadinfrastructuur zodat de overstap naar zero-emissie gemaakt kan worden en de energietransitie ook in de mobiliteitssector volop plaatsvindt.

Algemene feedback op de regeling

Naast het feit dat de NVDE de regeling verwelkomt heeft de NVDE ook enkele algemene opmerkingen, namelijk:

- Het is een goede ontwikkeling dat er op private terreinen publiek toegankelijke laadinfra komt omdat op die manier zo goed mogelijk gebruik gemaakt kan worden van de beschikbare capaciteit. Maar voorkomen moet worden dat de regeling zorgt voor marktverstoring in het domein van publieke laadinfrastructuur doordat semipublieke laadinfrastructuur met deze regeling gesubsidieerd wordt. In de regeling is het aanbieden van gesubsidieerde private laadpalen als semipublieke faciliteit nauwelijks beperkt (bijvoorbeeld in tijd, prijs, locatie of gebruiker). Zonder helder onderscheid of aanvullende kaders ligt oneerlijke concurrentie op de loer. Een gevolg hiervan kan zijn dat broodnodige publieke laadinfrastructuur moeilijker van de grond komt of slecht rendeert.
- De regeling voorziet ten onrechte niet in het subsidiëren van batterijcapaciteit, terwijl batterijen een grote rol (gaan) spelen bij het voorkomen van netcongestie (zie ook vraag 1). Deze batterijen dienen dan wel netbewust ingepast te worden, geregistreerd te zijn en niet gebruikt te worden voor balans/onbalanshandel.
- Voor veel bedrijven is netcongestie een belemmering om het wagenpark te verduurzamen. In de subsidieregeling zou daarom eigenlijk meer ruimte moeten zijn voor investeringen die netcongestie voorkomen (ofwel bijdragen aan het verminderen van de piekvraag ofwel de capaciteit vergroten of die beiden doen). Met een dergelijke uitbreiding kunnen meer initiatieven gerealiseerd worden. Zie verder ook onze reacties op de vragen.

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?

De regeling maakt subsidiering mogelijk van adviezen over de voorziene netcapaciteit, de grootte van de benodigde netaansluiting en de verwachte duur tot realisatie of aanpassing van de netaansluiting (bij ontbreken van voldoende netcapaciteit). NVDE vindt dit verstandig omdat op die manier vooral kansrijke initiatieven door subsidiering gesteund worden.

Tegelijkertijd staan er in de regeling geen bepalingen die concrete oplossingen voor het tegengaan van netcongestie stimuleren, zoals bijvoorbeeld de subsidiering van een batterij of subsidiering van het inzetten van meer slimme oplossingen als collectieve laadpleinen of netbewust laden. Het zal daarom binnen de huidige omstandigheden (netcongestie) lastig zijn om met deze regeling laadinfra te realiseren, omdat bijvoorbeeld batterijen forse investeringen vereisen bovenop de al grote investeringen voor voertuigen en laadinfrastructuur.

Tot slot moet rekening gehouden worden met het feit dat door stimulering van private laadinfrastructuur het aantal aanvragen voor (zware) netaansluitingen toe zal nemen. Dit kan de netcongestieproblematiek verergeren in plaats van oplossen. Nu al kan op sommige plekken in Nederland laadinfra niet gerealiseerd worden door problemen op het elektriciteitsnet. Kijk daarom in overleg met netbeheerders wat de impact van deze regeling is op netcongestie.

- 2) Wat zijn uw gedachten over de opgenomen maximumbedragen voor advies en realisatie van de laadinfrastructuur?

De bedragen leveren zeker een prikkel om private laadinfrastructuur te stimuleren. Tegelijkertijd moet rekening worden gehouden met het volgende:

- Wanneer laders op grote schaal worden ingekocht, is *een deel* van de MKB-subsidiebedragen hoger dan de aanschafprijs van de laders. Dit kan een prijsopdrijvend effect hebben aan de kant van laderfabrikanten.
 - De ontwikkeling dat bedrijven niet zelf de eigenaar willen worden van de laadinfrastructuur, maar de plaatsing en het beheer liever overlaten aan een gespecialiseerde CPO. Dit kan voor extra versnelling zorgen, wanneer ook CPO's in staat worden gesteld om voor projecten bij (toekomstige) klanten de subsidie-aanvraag te doen.
 - Maximaal €3500 subsidie op de advieskosten zal alleen toereikend zijn bij eenvoudige situaties (en overeenkomen met ongeveer 50%). Bij een grotere omvang en complexiteit zullen de kosten voor goed advies snel oplopen en zijn de subsidiebedragen niet meer toereikend.
- 3) Sluit de gekozen vermogensindeling voor de verschillende subsidiebedragen aan op de in de praktijk te realiseren laadinfrastructuur?

De vermogensindeling lijkt aan te sluiten bij de industriestandaard van 350/360kW voor moderne snelladers en is daarom passend. Enige flexibiliteit voor grensgevallen is wel van belang.

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

Het is verstandig dat voldoende netcapaciteit onderdeel is van de subsidieaanvraag en deze wens vanuit de subsidieverlener is begrijpelijk. Tegelijkertijd kan deze verplichting er ook voor zorgen dat een deel van de doelgroep de stap naar elektrificatie uitstelt. Hiervoor zijn verschillende redenen:

- De aanvrager is bij voldoende netcapaciteit afhankelijk van derden, op wiens werkprocessen de aanvrager maar weinig invloed heeft;
- De aanvrager heeft zelf niet genoeg kennis van de netcongestieproblematiek en eventuele oplossingsmogelijkheden daarvoor en kan daarom (te snel en op basis van verkeerde conclusies) afzien van laadinfrastructuur;
- Een deel van de oplossingen die tegemoet kunnen komen aan onvoldoende netcapaciteit (bijvoorbeeld batterijen) maakt geen deel uit van de regeling.

Voorkomen moet worden dat kansrijke projecten geen subsidie kunnen krijgen omdat niet aan deze eis voldaan kan worden. Die uitwerking dreigt de regeling wel te hebben want voldoende netcapaciteit is op dit moment eerder uitzondering dan regel en dat blijft helaas nog een tijd het geval. De eis van voldoende netcapaciteit staat daarmee eigenlijk op gespannen voet met het doel van de regeling, namelijk het ondersteunen van bedrijven in de transitie naar zero-emissie.

Mogelijke oplossing

Een mogelijke oplossing hiervoor kan het indienen van een plan zijn waarin de aanvrager kan aantonen of aannemelijk kan maken dat hij een goed functionerend laadstation kan creëren, rekening houdend met actuele congestiesituatie en bijvoorbeeld met inzet van maatregelen die tegemoet komen aan de situatie (zoals batterijen). Dit kan ook een plan voor voldoende capaciteit op termijn zijn, inclusief de tijdsplanning hiervoor. Dergelijke plannen kunnen de subsidieverstrekker mogelijk ook al voldoende vertrouwen geven dat er in de toekomst daadwerkelijk tot het realiseren van laadinfrastructuur wordt overgegaan.

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) maakt zich sterk voor een energievoorziening die volledig is gebaseerd op hernieuwbare energie door het bundelen van krachten uit de gehele sector. De aangesloten bedrijven zijn actief in hernieuwbare elektriciteit, warmte en gas en in duurzame mobiliteit, de gebouwde omgeving en de industriële sector.