



Reactie van HCNP op ontwerp subsidieregeling private laadinfra voor elektrische voertuigen.

Onze missie is het ondersteunen van de transitie naar zero-emissie zwaar (weg)transport. We verwelkomen dat er een voorstel ligt. Subsidiëren van private laadinfra voor bedrijven kan een leemte invullen. Onze inbreng is gericht op het versterken van het transitie-ondersteunende effect van de regeling.

Uw 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?

Helaas zal het met de voorliggende voorstellen niet makkelijk worden voor bedrijven om met deze regeling private laadinfra te realiseren. Een groot deel van het probleem is het ontbreken van de mogelijkheid om middels een – door de regeling ondersteunde - opslagbatterij in de oplaadbehoeften te voorzien. Veel bedrijven hebben geen zicht op verzwaring van hun aansluiting binnen de termijnen die de regeling hanteert. Aangezien opslagbatterijen forse investeringen vereisen bovenop de al grote investeringen voor voertuigen en infrastructuur, verwachten wij dat het voor veel bedrijven onmogelijk zal zijn om laadinfra neer te zetten met behulp van deze regeling.

Daarom verzoeken we de overheid om het inzetten van batterijen op de één of andere wijze te accommoderen.

In principe zijn er twee manieren om te kijken naar de rol van de batterij in het elektriciteitssysteem van de toekomst: als een overbruggingsmaatregel tot de definitieve oplossing (netverzwaring) of als een integraal onderdeel dat helpt om de behoefte aan verzwaring te verminderen, de afstand tussen opwek en verbruik te verminderen en de benuttingsgraad van groene stroom te verhogen (bij eigen opwek en gebruik).

Het is te begrijpen als de overheid geen uitgekristalliseerde visie heeft op de rol van de batterij, en het daarom lastig vindt om de aanschaf van batterijen te subsidiëren. Tegelijkertijd zijn batterijen voor transportbedrijven momenteel van essentieel belang (en een grote investering). Bovendien zijn ze een (deel van de) oplossing voor een probleem dat niet door de bedrijven zelf is veroorzaakt. Het zou daarom onjuist zijn om de bedrijven zelf geheel de lasten te laten dragen van de batterij.

De overheid zou kunnen overwegen om opslagbatterijen voor een bepaalde periode tegen een redelijke vergoeding ter beschikking te stellen van bedrijven die daarom vragen. Dit past bij de visie op de batterij als tijdelijke maatregel. In de aanvraag zou dan een gemotiveerde berekening moeten worden opgenomen van de noodzakelijke capaciteit in kWh om de eigen voertuigen te kunnen opladen. De batterijhuur zou gefaciliteerd kunnen worden uit een 'batterijpool'. Na



afloop van de gebruiksperiode komt de batterij terug in de pool en kan dan aan een ander bedrijf ter beschikking gesteld worden.

Als alternatief – beter passend in de visie op de batterij als integraal onderdeel - kan de aanschaf van een batterij gesubsidieerd worden. Ook bij deze optie zou de ondernemer een gemotiveerde berekening moeten overleggen van de noodzakelijke batterijcapaciteit om de eigen voertuigen te kunnen opladen. Deze capaciteit zou dan gesubsidieerd kunnen worden. De ondernemer zou verder idealiter vrij moeten zijn in de beslissing over de capaciteit van zijn batterij.

Bij het bepalen van de hoogte van de subsidie per kWh opslagcapaciteit is het goed om rekening te houden met het feit dat een complete batterij (met BMS, behuizing, beveiliging e.d.) ongeveer €500 per kWh opslagcapaciteit kost.

Het verzwaren van de aansluiting op het elektriciteitsnet kan ook forse kosten veroorzaken voor transportbedrijven. De aanbesteding aan de netbeheerder en het eventueel investeren in een transformator met behuizing zijn kosten die tevoren gemaakt worden, zeker als het na het aanleggen van de zwaardere aansluiting nog lang duurt voordat er een transportcontract wordt aangeboden.

Daarom is het van belang dat ook deze kosten subsidiabel zijn.

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

Maximaal €3500 subsidie op de advieskosten voor laadinfra zal alleen bij eenvoudige situaties overeenkomen met 50%. Bij een beetje omvang en complexiteit en gelet op de eisen zullen de kosten voor een kwalitatief goed advies snel (veel) hoger uitvallen dan €7000.

De voorgestelde subsidiebedragen komen ruwweg uit op minder dan 10% van de kosten van een laadpaal als we in een categorie uitgaan van de hoogst mogelijke waarde. En dat is nog zonder rekening te houden met infra-werk, verzwaring van de aansluiting en eventuele opslagbatterijen.

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

De indeling lijkt redelijk aan te sluiten bij de industriestandaard van 350/360kW voor moderne snelladers.

Uit de tekst van de regeling wordt niet duidelijk in welke categorie laadstations van exact 50, 150 en 350kW precies vallen. Voorstel: gebruik de bewoordingen in de tabel in de toelichting.

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

Naar onze mening staat de eis van voldoende netcapaciteit op bijzonder gespannen voet met het doel van de regeling, namelijk: bedrijven ondersteunen in de transitie naar zero-emissie transport. Op dit moment is het toegang tot voldoende netcapaciteit veel eerder uitzondering dan regel. Naar verwachting blijft dat zo in de praktijk van de komende jaren. In dat geval zal deze eis de transitie in de weg staan.



In de plaats van de voorgestelde eis stellen wij voor dat de aanvrager kan aantonen of aannemelijk maken dat hij een goed functionerend laadstation kan creëren, rekening houdend met actuele congestiesituatie plus een eventuele opslagbatterij.

Afhankelijk van de hoogte van de subsidie kan de overheid ook van de aanvrager verlangen dat hij de batterij niet zal inzetten voor energiehandel.

Tot zover de beantwoording van uw vragen. Daarnaast hebben we de volgende inbreng.

5. Het is belangrijk dat de regeling zo vorm krijgt dat hij de transitie naar zero-emissie transport door bedrijven zo goed mogelijk ondersteunt en daarbij optimaal gebruik van het elektriciteitsnet bevordert. Op de tweede plaats is het van belang om gerechtvaardigde commerciële belangen te ontzien. Maar de belangen van de individuele marktpartijen gaan niet boven die van de transitie. Voorstel: een zinsnede toevoegen aan 2.3.2. en wel als volgt: en op deze manier bij te dragen aan de transitie naar zero-emissie transport en mobiliteit die van ondernemers wordt gevraagd.
6. Het is belangrijk dat de regeling het speelveld zo vlak mogelijk maakt/houdt. Daarom zou de regeling een open einde moeten hebben: alle bedrijven die willen investeren in een gegeven jaar, zouden voor subsidie in aanmerking moeten kunnen komen.
7. Wat de bussen betreft, zou het gewenst zijn om niet alleen infrastructuur voor OV-bussen te subsidiëren, maar ook voor touringcars. Ook touringcarbedrijven worden geconfronteerd met de uitdagingen van zero-emissie.
8. De regeling zal deels gefinancierd worden uit opbrengsten van de vrachtwagenheffing. Hoe wordt in de regeling aannemelijk gemaakt dat de subsidies die betaald worden uit toekomstige opbrengsten uit de Vrachtwagenheffing ook daadwerkelijk (grotendeels) terechtkomen bij bedrijven die deze heffing betalen? Deze middelen zullen worden opgebracht door bedrijven met vrachtwagens die zwaarder zijn dan 4250 kg en gebruik maken van de VWH-wegen.
9. Het gebrek aan kennis bij de bedrijven (zeer terecht gesignaleerd bij de algemene knelpunten onder Doel) betreft niet alleen de kosten en hoe hoog die kunnen oplopen, maar juist ook de manieren waarop men de kosten kan beperken door slim te spelen met de puzzelstukken. De te subsidiëren adviezen kunnen die kennisleemte slechts ten dele opvullen. Bovendien: 400 adviezen is erg weinig. Wat is hiervoor de reden? Kan dat aantal verhoogd worden? Ook hier is een openeinderegeling veel beter.
10. Het is goed dat advies over laadinfra niet per se door een als adviesbureau geregistreerd bedrijf hoeft te komen, maar dat leidt wel tot de vraag hoe de kwaliteit van de adviezen en de best mogelijke bijdrage aan de e-transitie het best te bewaken is.
11. Het onderscheid tussen wie wel en wie niet (ondernemers die laadinfra exploiteren) bij de doelgroep behoort is niet scherp genoeg. *Eigenaar van laadinfra exploiteert deze toch ook?*



12. De omschrijving van de private aard van de laadinfra wekt verwarring.
13. De berekening van de administratieve lasten lijkt deels op een misvatting te berusten. Meer bedrijven zullen vermoedelijk subsidie aanvragen dan hem daadwerkelijk krijgen. Dus is de regeldruk hoger en voor de groep die achter het net vist niet in een percentage uit te drukken.
14. Bij 2.3.11 g. Wat is de definitie van 'permanent verbonden'? Er zijn bedrijven die 'plug and play' oplossingen aanbieden, zoals de geïntegreerde batterijopslag en snelladers van bedrijven als NXT en Futurened. Deze oplossingen kunnen heel nuttig zijn voor bedrijven in de transportsector en gedurende lange tijd gebruikt worden. Daarom verdienen ze steun. Aan de andere kant kan misbruik op de loer liggen en het gevaar ontstaan dat voor één en dezelfde lader meerdere malen subsidie wordt verleend. Is de regeling zo aan te passen dat deze categorie oplossingen er onder valt? Bijvoorbeeld door een eis dat de lader minimaal x jaar in bezit blijft en in die tijd alleen vervangen mag worden door iets dat minimaal vergelijkbaar is?
15. Een actualiteitscheck op de prijzen van de laadstations lijkt gewenst. Uit de tekst van de toelichting valt niet af te leiden uit welk jaar de doelgroepanalyse stamt.
16. Bij 2.3.3.2.a: het zou goed zijn hier een tijdhorizon bij te hanteren. Verwachte groei tot wanneer? 5 jaar? En verder ontbreken de leveranciers (partijen die goederen komen afleveren en tegelijkertijd landen) in het rijtje van klanten en huurders.
17. Bij 2.3.3.2.c: toevoegen: vergezeld van een uitleg hoe deze inpassing eventuele veiligheidsrisico's minimaliseert.
18. Artikel 2.3.5.b. "Wat wordt bedoeld met "opslageenheden voor de opslag van hernieuwbare elektriciteit". Vallen daarmee de essentiële opslagbatterijen buiten de subsidiabele kosten?
19. Artikel 2.3.6: Het is duidelijker als de subsidiebedragen 'netto' gepresenteerd worden, zoals bij de AanZET, gelet op de geldende MIA percentages.
20. Artikel 2.3.6. lid 5 verwijst naar zichzelf. En waarom zou voor een concessiehouder geen maximum gelden? Het kan dan voorkomen dat een paar concessiehouders de geheel subsidie toegekend kunne krijgen.
21. Artikel 2.3.7 sub 3 Advies: verdeling op basis van binnenkomst met maximaal 1 locatie per dag per aanvrager. Dit maakt het speelveld een beetje vlakker.
22. Artikel 2.3.12 - zie eerdere opmerkingen over de structurele beperking van de netbeheerders en de opslagbatterijen.