NAL Secretariaat

Graadt van Roggenweg 200
3531 AH Utrecht

Postbus 8242
3503 RE Utrecht

secretariaat-nal@rvo.nl
www.rvo.nl

ZIENSWIJZE LAADINFRASTRUCTUUR VOOR LOGISTIEK EN BOUW

Onderwerp Aanvulling zienswijze op het ontwerp-codebesluit 'prioriteringsruimte transportverzoeken 2025' (kenmerk: IenW/BSK-2025/177637 d.d. 1 augustus jl..).
Datum 17-9-2025

Geachte mevrouw/heer,

Deze zienswijze vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)[1] is een aanvulling op de eerder verzonden zienswijze van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op het ontwerp-codebesluit 'prioriteringsruimte transportverzoeken 2025' (kenmerk: IenW/BSK-2025/177637 d.d. 1 augustus jl.).
De NAL werkt sinds 2019 aan de ontwikkeling van laadinfrastructuur voor alle soorten elektrisch vervoer. Iedere elektrische rijder moet altijd, overal, veilig en slim kunnen laden: thuis, in de openbare ruimte, op bedrijventerreinen en langs de hoofdwegen.

Netcongestie is een groot probleem voor de ontwikkeling van laadinfrastructuur. Aanvragen voor grootverbruikaansluitingen (Gv-aansluitingen) komen al langer in een wachtrij. Zoals Netbeheer Nederland in haar zienswijze aangeeft is het niet ondenkbaar dat straks ook aanvragen voor kleinverbruikaansluitingen (Kv-aansluitingen) in een wachtrij komen. De wachtrij voor Gv-, en mogelijk ook Kv-aansluitingen, heeft zeer grote gevolgen voor de uitrol van laadinfrastructuur. En daarmee ook voor het halen van de klimaatdoelen en de Nederlandse economie. De NAL onderschrijft de noodzaak om in tijden van netcongestie keuzes te maken, maar vindt dat de gevolgen voor de logistieke- en bouwsector (en daarmee de nationale economie) nu onvoldoende zijn meegewogen in het prioriteringskader. In onze eerder verzonden zienswijze is dit punt niet expliciet genoeg benadrukt. In deze zienswijze vragen wij aandacht voor onze zorgen en ons advies voor vijf mogelijke oplossingsrichtingen. Wij vragen om hier expliciet rekening mee te houden in de uiteindelijke besluitvorming:

1. Benut laadinfrastructuur om netstabiliteit te versterken;
2. Geef prioriteit aan het beter benutten van het laagspanningsnet;

[1] De NAL is een samenwerking tussen overheden, netbeheerders en marktpartijen. De volgende NAL-partners ondertekenen deze zienswijze: het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W), de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), Rijkswaterstaat, alle zes NAL-regio's, het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL), TLN, EVOFENEDEX, RAI Vereniging, DOET, NVDE, VEMOBIN.
NAL-partner ElaadNL heeft via Netbeheer Nederland separaat gereageerd op voorliggende consultatie.

3. Voeg emissieloze bouw toe als ‘onlosmakelijk verbonden activiteit’ aan de functies in het prioriteringskader;
4. Voeg een categorie ‘milieu en klimaat’ toe;
5. Zorg voor een gelijke informatiepositie.

Deze vijf punten worden verder toegelicht nadat we ingaan op de gevolgen van netcongestie en het voorgestelde prioriteringskader voor de logistiek en bouw.

Gevolgen voor logistiek en bouw
Laadinfrastructuur voor zware bedrijfsvoertuigen kent andere aandachtspunten dan laadinfrastructuur voor personenvoertuigen. Denk aan de ruimtelijke inrichting, vermogens waarmee wordt geladen en technische complexiteit. Ook bieden niet alle partijen laadinfrastructuur voor beide doelgroepen aan. We vragen aandacht voor deze verschillen in de verdere uitwerking van de plannen voor de verzorgingsplaatsen.

De logistieke sector levert een belangrijke bijdrage aan de economie in Nederland en met de overstap naar emissievrije voertuigen ook een cruciale bijdrage aan de klimaatdoelen. De sector heeft actief meegedacht om tot een samenhangend pakket van maatregelen te komen om de transitie op gang te brengen. Daarbij wordt het rijden op diesel duurder en elektrisch rijden gestimuleerd. Inmiddels zijn er zero emissie-zones ingevoerd, zijn er subsidies voor de aanschaf van voertuigen en laadinfrastructuur, en volgend jaar wordt de vrachtwagenheffing ingevoerd. Op Europees niveau verplicht de AFIR-verordening lidstaten om voldoende laadpunten met een minimaal vermogen te realiseren en stelt de EPBD eisen aan laadinfrastructuur bij gebouwen. Ook voor de vrachtwagenindustrie geldt dat in 2030 minimaal 30% van de verkochte vloot emissie loos moet zijn, oplopend tot 90% in 2040. Wanneer deze doelen niet worden gehaald, riskeren fabrikanten hoge boetes. Daarnaast gaat in 2027 ETS-2 van start: een systeem voor emissiehandel dat onder andere het wegvervoer omvat.

Hele logistieke sector wordt geraakt
Het beleid en de regelgeving zijn ingevoerd maar zonder toegang tot stroom is de transitie niet mogelijk en wordt de hele sector geraakt: van vervoerders, autofabrikanten tot Charge Point Operators. De wachtrij voor Gv- en Kv-aansluitingen maakt de overstap naar elektrisch vervoer en zelfs het zetten van de eerste stappen onmogelijk. Dat versterkt het ontstaan van een ongelijk speelveld tussen ondernemers met en zonder de benodigde netaansluiting. Ondernemers die niet kunnen verduurzamen kunnen, vanwege zero emissie-zones, sommige steden niet meer in en krijgen te maken met een hogere Total Cost of Ownership (TCO) van hun voertuig(en). In een sector waar de marges extreem dun zijn is dit een directe bedreiging voor hun concurrentiepositie en voortbestaan, en voor het nationale ondernemersklimaat.

Niet verder kunnen in de transitie vanwege netcongestie heeft dus wezenlijke gevolgen voor de logistieke sector en de nationale economie. Een wachtrij voor Kv-aansluitingen vergroot dit probleem. Uit een analyse naar wagenparken en hun energie-aansluitingen (CAR VESDI-onderzoek) blijkt namelijk dat 75% van 35.000 logistieke bedrijfslocaties met een substantieel wagenpark een Kv-aansluiting heeft. Hiervan hebben er 16.000 een aansluiting van 18kW en 10.000 bedrijfslocaties hebben een aansluiting van 18-55 kW. Zonder een wachtrij voor Kv-aansluitingen zou een groot deel van de kleinere logistieke bedrijven de komende jaren hun wagenpark kunnen verduurzamen door hun netaansluiting binnen de kleinverbruik categorieën te verzwaren (3x25A naar 3x80A). Met een wachtrij voor Kv-aansluitingen kunnen naast ondernemers met grote

wagenparken, ook kleinere ondernemers de eerste stappen niet zetten.
Het werkelijke aantal bedrijfslocaties dat wordt geraakt door netcongestie is nog hoger dan de getallen die hier worden genoemd. Het CAR VESDI-onderzoek omvat 32% van de populatie bestelvoertuigen en 81% van de vrachtwagens en trekkers.

Grote gevolgen voor een emissieloze bouwsector
Ook voor de bouw heeft netcongestie grote gevolgen. De bouwsector is noodzakelijk om maatschappelijke opgaven in te vullen, zoals het bouwen van woningen, het verzwaren van de elektriciteitsnetten en het beheer en onderhoud van onze dijken voor hoogwaterveiligheid. Stikstofwetgeving maakt de inzet van zero emissiebouwmaterieel en bouwlogistiek, veelal elektrisch, in veel gevallen noodzakelijk. De stroom komt vaak van tijdelijke bouwaansluitingen. Een wachtrij voor Kv-aansluitingen heeft daarmee ook grote gevolgen voor de bouw doordat deze aansluiting niet meer tijdig beschikbaar zijn.

Naast de reductie van stikstofuitstoot draagt emissieloos bouwen bij aan de gezondheid door een reductie van de uitstoot van fijnstof en de klimaatdoelen. In de Routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB)[2] staat hoe Nederland stapsgewijs toewerkt naar een emissieloze bouwsector. Deze bouwprojecten kunnen alleen plaatsvinden wanneer er voldoende netcapaciteit is om de voer- en werktuigen te kunnen laden.

Gezien het bovenstaande vragen wij aanvullend aandacht voor de volgende vijf fundamentele oplossingsrichtingen waar het ontwerp naar onze mening onvoldoende rekening mee houdt en die wij graag anders zouden zien:

1. **Benut laadinfrastructuur om netstabiliteit te versterken**

Laadprofielen van logistiek en bouw lenen zich goed voor laden buiten piekuren. Door ’s nachts te laden, wanneer er relatief weinig afname en invoeding van elektriciteit is, neemt de gelijktijdigheidsfactor af. Private laadinfrastructuur voor de logistieke en bouwsector heeft daarmee de potentie om netneutraal[3] te worden.
Met slim ingerichte en voldoende (geclusterde) laadinfrastructuur komt er bovendien extra regelbaar vermogen beschikbaar voor de netbeheerder waarmee congestie kan worden verminderd. Daarom vragen wij (experimenteer)ruimte voor netneutrale laadinfrastructuur binnen het prioriteringskader.

We pleiten daarom voor:
- Experimenteerruimte om
  - ervaring op te doen met een netneutraal laadprofiel voor logistieke ondernemers en om tot afspraken te komen hoe netneutraliteit kan worden aangetoond;
  - de voorwaarden voor (geclusterde) private laadinfrastructuur voor de logistieke en bouwsector als regelbaar vermogen verder uit te werken;
  - met behulp van innovatie gezamenlijke restruimte binnen Kv-aansluitingen te benutten voor gedeelde laadpleinen.
- Ruimte binnen het prioriteringskader voor netneutrale laadinfrastructuur voor logistiek laden waarvoor dit is aangetoond.

2. **Geef prioriteit aan het beter benutten van het laagspanningsnet**

[2] Schoon en zuinig | Tweede Kamer der Staten-Generaal
[3] Met netneutraal bedoelen we in deze zienswijze ‘dat het de netcongestie in ieder geval niet verergert’.

Binnen het Landelijk Actieprogramma Netcongestie (LAN) wordt al enige tijd gewerkt aan de actielijn 'Beter benutten kleinverbruik'. Binnen kleinverbruik is er veel potentie om het elektriciteitsnet slimmer en efficiënter te gebruiken. De mobiliteitssector is daar bij uitstek voor geschikt door het opladen te verschuiven naar de daluren, zoals 's nachts. Hiermee kan naar verwachting veel ruimte worden vrijgespeeld, waardoor meer mensen gebruik kunnen maken van het net en er minder uitbreiding nodig is.
Toch ligt de nadruk nu vooral op Gv-aansluitingen. Voor Gv-aansluitingen geldt al langer een wachtrij en zijn er verschillende alternatieve contractvormen ontwikkeld. Voor Kv-aansluitingen ontbreken deze alternatieve contractvormen terwijl juist ook daar veel ruimte kan worden gewonnen. Buitenlandse voorbeelden laten zien dat dit goed mogelijk is[4].

Wij pleiten daarom voor:

- Het snel maken van afspraken binnen het LAN ('Beter benutten mogelijk maken') om alternatieve contractvormen voor Kv-aansluitingen mogelijk te maken, het net te ontlasten en ondernemers (en huishoudens) met een Kv-aansluiting perspectief te bieden.
- De mogelijkheid voor bedrijven met een Kv-aansluiting, die op de wachtlijst staan voor een Gv-aansluiting, om onderdeel te worden van een Groepstransportovereenkomst (GTO). Formaliseer hiervoor een werkproces zodat deze optie voor een brede groep beschikbaar komt.

3. Voeg Emissieloze bouw toe als 'onlosmakelijk verbonden activiteit' aan de functies in het prioriteringskader

Emissieloos bouwen is in veel gebieden noodzakelijk vanwege stikstofwetgeving. Laadinfrastructuur voor de bouw is daardoor niet slechts "handig" maar noodzakelijk. Juist om de functies die voorrang krijgen vanuit het prioriteringskader mogelijk te maken.

Daarnaast kan de gerealiseerde bouw-laadinfrastructuur ook bijdragen aan de geprioriteerde functie veiligheid. Bijvoorbeeld door een laadnetwerk waar vitale diensten (ambulance, politie, brandweer) in noodsituaties kunnen laden waardoor de maatschappelijke weerbaarheid wordt vergroot.

Wij pleiten daarom voor:

- Het structureel opnemen van laadinfrastructuur voor emissieloos bouwen in het prioriteringskader, als onlosmakelijk verbonden activiteit bij de geprioriteerde functies.

4. Voeg een categorie 'milieu en klimaat' toe

In regel 27 geeft u aan dat, gelet op de korte tijd die beschikbaar is, het niet lukt om de categorie 'milieu en klimaat' op een zorgvuldige wijze uit te werken en in te vullen. Wij vragen om voor deze groep een categorie toe te voegen zodra dit mogelijk is. Deze categorie moet wat ons betreft projecten ten goede komen die de uitstoot van stikstof en broeikasgassen terugdringen en de luchtkwaliteit verbeteren.

[4] Zie onder andere: https://elaad.nl/analyse-hoe-duitsland-netbeheerders-in-staat-stelt-het-opladen-van-elektrische-autos-te-sturen-bij-netcongestie/, https://pers.fluvius.be/vlaamse-gezinnen-gebruiken-elektriciteitsnet-83-procent-efficienter-dan-een-jaar-geleden, en https://www.fluvius.be/nl/factuur-en-tarieven/capaciteitstarief/gezinnen-en-kleine-ondernemingen/wat-is-het-capaciteitstarief

Wij pleiten daarom voor:

- Het uitbreiden van het prioriteringskader met een aparte categorie voor projecten die de uitstoot van stikstof en broeikasgassen (op termijn) terugdringen en de luchtkwaliteit verbeteren.

5. Zorg voor een gelijke informatiepositie

Wij pleiten ervoor om geen wachtrij voor Kv-aansluitingen in te voeren. Als hier toch voor wordt gekozen, zorg dan voor eerlijke en transparante communicatie over de komst en werking van de wachtrij voor Kv-aansluitingen en voor de beschikbaarheid van alternatieven gedurende de congestieperiode. Een gelijke informatiepositie en gelijk speelveld voor partijen is hierbij van groot belang. Nu kunnen partijen die op de hoogte zijn nog snel een verzwaring aanvragen, terwijl anderen dit niet weten en straks te laat zijn. Dit vergroot ongelijkheid.

Wij pleiten daarom voor:

- Duidelijke, transparante communicatie en een gelijke informatiepositie voor partijen.

Graag gaan wij in overleg over hoe laadinfrastructuur actief kan bijdragen aan netbalans én maatschappelijke doelen. Wij zijn ervan overtuigd dat dit alleen lukt als laadinfrastructuur niet uitsluitend als ‘verbruiker’ wordt gezien, maar juist ook wordt gezien als aanjager van de ontwikkeling richting een netbewust en decentraal energiesysteem.

Met vriendelijke groet,

Marieke Donkervoort
Voorzitter Stuurgroep Nationale Agenda Laadinfrastructuur