

Samenvatting handreiking 'Laden van elektrische voertuigen in de logistieke sector'

Aanleiding

Heeft u al eens uw bestelling ontvangen van een bezorger met een elektrische bestelbus? De komende jaren stappen steeds meer logistieke bedrijven over op batterij elektrische voertuigen. Het gaat dan om bestelwagens die onder andere gebruikt door servicemonteurs, installatiebedrijven, horeca (kleinschalig) en de bouwsector (categorie N1), lichte vrachtwagens die onder andere worden toegepast in de food- en horeca-logistiek (categorie N2) en zware vrachtwagens die dienen voor de bevoorrading van supermarkten of voor bouwlogistiek binnen de steden (categorie N3).

Bedrijven kiezen voor elektrisch rijden omdat:

- maatregelen vanuit het klimaatakkoord dit stimuleren. Vooral de komst van zero-emissiezones heeft veel invloed;
- de totale kosten van elektrische voertuigen steeds gunstiger uitvallen, waardoor het financieel aantrekkelijker wordt.

Voor deze logistieke elektrische voertuigen is voldoende laadinfrastructuur nodig. Uit onderzoek blijkt dat bedrijven zoveel mogelijk op eigen terrein willen laden, maar dat ook een groeiende behoefte aan openbare laadpunten is te verwachten. Gemeenten spelen een belangrijke rol bij de realisatie van de totale laadinfrastructuur voor logistiek, zowel in de publieke als de private ruimte.

Gemeentelijke rol

Gemeenten kunnen kiezen voor een stimulerende, een faciliterende of een regulerende rol. Welke rol een gemeente neemt, hangt onder meer af van de duurzame ambities. Hoe actiever de rol, hoe meer invloed gemeenten hebben op:

- doorlooptijd van de realisatie van laadinfrastructuur;
- groei in beschikbare laadoplossingen voor de logistieke sector;
- bereidheid van logistieke partijen om te investeren in zero-emissievoertuigen;
- mate van innovatie binnen de gemeente rond zero-emissielogistiek.

Als een gemeente haar rol heeft bepaald, volgen er drie actielijnen. De allereerste stap is om de logistieke laadbehoefte binnen de gemeente in kaart te brengen. Vervolgens moet de realisatie van laadoplossingen een plek krijgen in beleid. Gelijktijdig is het belangrijk om samenwerking te zoeken, want deze grote

opgave speelt op meerdere domeinen en overschrijdt gemeentegrenzen.

Bepaal de laadbehoefte

Hoeveel bedrijven binnen de gemeente stappen over op elektrische voertuigen en waar gaan die laden? En gaat het dan om reguliere laadpalen, om snelladers of om laadpleinen? Allemaal vragen waar de gemeente op tijd op moet anticiperen. Data verzamelen is bij uitstek iets om in een groter verband aan te pakken, bijvoorbeeld via de samenwerkingsregio's die zijn voortgekomen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Deels kan gebruik worden gemaakt van al aanwezige data van koplopers.

Zet beleid op voor logistiek laden

Laadinfrastructuur is domein-overschrijdend: het grijpt in op de domeinen Mobiliteit, Gebouwde Omgeving, Economie en Duurzame Energie. Gemeenten die beleid voor laden van logistieke voertuigen opzetten, hebben te maken met beleid op nationaal, regionaal en lokaal niveau. Het beleid voor laden van logistieke voertuigen moet een plek krijgen in de volgende beleidsstukken:

- Gemeentelijke laadvisie;
- Gemeentelijk plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur;
- Regionale Energie Strategie (RES); Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP);
- Omgevingsvisie en omgevingsplannen.

Zoek brede samenwerking

Er is brede samenwerking nodig om laadinfrastructuur voor logistiek succesvol te ontwikkelen en realiseren. De belangrijkste partijen zijn koplopers uit de sector, koepelorganisaties, netbeheerders, aanbieders van elektrische voertuigen en laadinfrastructuur, vastgoedeigenaren en andere overheden.

Totstandkoming

De handreiking is opgesteld door het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) in samenwerking met publieke en private partijen en gefinancierd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De onafhankelijke stichting NKL zet zich in voor snelle uitbreiding van een betaalbaar en toekomstbestendig laadnetwerk voor elektrisch vervoer.

