

Duurzame Doorstart: Investeer in Laadinfrastructuur

NVDE, 4 november 2020

Emissieloze voertuigen (EV's) verbeteren de luchtkwaliteit, veroorzaken geen schadelijke uitstoot van CO₂ en stikstof, verlagen de kosten voor energie en onderhoud en de batterijcapaciteit biedt welkome flexibiliteit bij het inpassen van wind- en zonne-energie in het energienet. De ervaring leert dat mensen alleen maar overtuigd zijn elektrisch te gaan rijden als ze hun auto gemakkelijk kunnen opladen: zowel thuis, op het werk als onderweg.

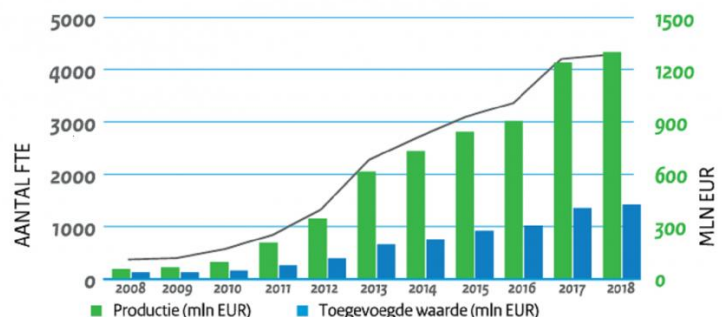
Daarbij komen veel nieuwe uitdagingen af op laadpartijen en netbeheerders, zoals de elektrificatie van het vrachtvervoer door de opkomst van e-trucks en elektrische binnenvaart, de doelstelling van 100% uitstootvrije OV-bussen vanaf 2025 en de ontwikkeling van emissievrije zones in binnensteden waardoor veel extra laadpunten voor stadsdistributie nodig zullen zijn. De NVDE doet in deze notitie voorstellen om uitbreiding van het aantal laadpunten en de laadcapaciteit te versnellen.

Groen herstel

Niet alleen voor de transitie naar schone mobiliteit, maar ook voor een duurzaam economisch herstel is laadinfrastructuur een kansrijke investering. Duitsland en Frankrijk hebben in hun economisch herstelbeleid grootschalige investeringen in elektrisch vervoer en laadinfrastructuur opgenomen. Zo trekt Duitsland 2,5 miljard euro uit voor elektrisch vervoer, waarvan een half miljard euro voor laadinfra. Ook de Europese Green Deal zet in op forse uitbreiding van het aantal laadpunten.

In Nederland steeg het aantal banen in de EV-sector tussen 2016 en 2018 met 28% tot 4290 FTE. Sinds 2018 is het aantal volledig elektrische voertuigen meer dan verdubbeld, waardoor het aantal banen en de toegevoegde waarde voor de economie inmiddels verder zijn doorgroeid. Wij verwachten een sterke verdere werkgelegenheids groei in de sector 'laadinfrastructuur', gezien de ambitie van 1,7 miljoen laadpunten in 2030 (Nationale Agenda Laadinfrastructuur), en de exportkansen door de koploperpositie van Nederlandse bedrijven op dit terrein.

Bron: RVO, Verzilvering verdienpotentieel elektrisch vervoer 2017-2018



Nederland loopt internationaal voorop met haar laadnetwerk. Toch moeten er nog forse inspanningen verricht worden om de toename van elektrisch vervoer de komende jaren bij te benen. In Europa wordt flink geïnvesteerd in de productiecapaciteit van EV's, waardoor het aantal voertuigen zal groeien. Daarnaast leiden de maatregelen in verband met COVID-19 tot (tijdelijke) inkomstenderving en heeft het een negatief effect op de investeringszekerheid en daarmee investeringsruimte voor de laadsector. Dit betekent een flinke tegenvaller voor de verdere doorgroei. Laadinfrastructuur is kapitaalintensief, en dus wordt de snelheid van de uitrol grotendeels bepaald door de beschikbaarheid van investeringskapitaal.

Maatregelen

Breng investeringen op gang

De markt voor laadinfrastructuur is een relatief jonge markt, aangezien nog geen 2% van de auto's elektrisch is. Vraaguitval door COVID-19 heeft ervoor gezorgd dat investeren in nieuwe laadpunten moeilijker is geworden of zelfs tijdelijk is stilgevallen. Het is daarom belangrijk om investeringen de komende jaren te blijven stimuleren en vooral de nadruk te leggen op langetermijninvesteringen.

- jaag investeringen aan in het kader van groen herstel, naar voorbeeld van Duitsland. Het Nationaal Groeifonds kan een enorme stimulans geven aan laadbedrijven en bijdragen aan snelle opschaling. Stuur daarom sterker op duurzaamheid in het aangekondigde Nationaal Groeifonds. Dit kan door tenminste de helft te reserveren voor projecten die bijdragen aan de klimaatdoelen, en laadinfrastructuur als één van de doelen te benoemen;
- benut de implementatie van de RED2-richtlijn om emissieloos vervoer en laadinfra verder op te schalen, en breid de mogelijkheden om elektriciteit in te boeken uit. HBE's (hernieuwbare brandstofeenheden) vormen een belangrijke stimulans voor de businesscase van emissieloos vervoer.

Strategische uitbreiding van laadlocaties

Proactief beleid voor de realisatie van laadinfrastructuur is een voorwaarde voor een verdere schaalprong en een duidelijk beleid helpt om het investeringsklimaat aantrekkelijker te maken. Een belangrijke maatregel in het Belastingplan 2021 is de voortzetting van het verlaagd tarief in de energiebelasting voor publieke laadpunten. Naast publieke laadpunten is het ook nodig om semi-publieke en private laadpunten verder uit te breiden.

- strategische en proactieve aanbesteding van publieke laadstations, laadpleinen en laadpalen via een open en transparant proces door decentrale overheden;
- gemeenten kunnen samenwerken om harmonisatie van tendervoorwaarden en voldoende schaal te creëren in de aanbestedingsprocedures, dit zal verdere kostendaling bevorderen;
- zorg voor een extra gerichte financiële prikkel voor gebieden en locaties met een lage bezettingsgraad;
- onderzoek het volledig omzetten van benzinstations naar snellaadstations door middel van een openbare en transparante aanbesteding, op plekken waar grond schaars is en het moeilijk is om nieuwe grond beschikbaar te stellen voor nieuwe laadstations;
- voor de uitbreiding van snellaadlocaties langs het hoofdwegennet is een regierol van Rijkswaterstaat nodig om tijdig netverzwaringen en netaansluitingen te realiseren ('stopcontact op land'). Op verzorgingsplaatsen moet sprake zijn van een gelijk speelveld en eerlijke toetreding voor duurzame en innovatieve spelers.

Meer laadpunten thuis en op het werk

De uitbreiding van private laadpunten moet worden versneld: thuis en op het werk, in appartementencomplexen en in parkeergarages, maar ook ten behoeve van stadslogistiek en goederenvervoer.

- geef gericht subsidie om de onrendabele top weg te nemen van laadpunten op openbaar toegankelijke plekken, zoals in parkeergarages en bij bedrijven die parkeerplaatsen inrichten als laadplein. In Frankrijk is bijvoorbeeld funding beschikbaar tot 50% van installatie van laadpunten bij gebouwen met maximumbedragen per type gebouw (ADVENIR programme¹).

¹ <https://www.transportenvironment.org/publications/recharge-eu-how-many-charge-points-will-eu-countries-need-2030>
<https://www.electrive.com/2019/07/05/france-expands-charging-station-subsidy-programme/>

Belangrijk is dat subsidies niet leiden tot ontwrichting van de markt, en in verhouding staan tot stimulering bij andere typen laadinfra;

- waar parkeergarages in gemeentelijk beheer zijn, ligt er een rol voor gemeenten om via concessies laadinfra te realiseren;
- scherp het Bouwbesluit verder aan door alle parkeerplaatsen bij nieuwbouw of renovatie gereed te maken voor laadpunten door aanleg van het buiswerk om meerkosten in de toekomst te voorkomen;
- maak besluitvorming en financiering bij VvE's eenvoudiger voor het plaatsen van oplaadpunten. Neem de aanleg van een laadpunt op in de lijst van VvE-onderwerpen waarvoor geen meerderheidsstem is vereist.

Slim laden: toekomstgericht inpassen van wind- en zonne-energie

Elektrificatie van vervoer kan helpen bij de integratie van hernieuwbare elektriciteit op het net. Als het moment en de snelheid van het (ont-)laden op een slimme wijze beïnvloed worden, kunnen pieken in de elektriciteitsvraag effectief worden ingeperkt en zou bijvoorbeeld wind- en zonne-energie opgeslagen kunnen worden, waardoor de CO₂-winst wordt vergroot. Hierbij is het belangrijk om marktpartijen, netbeheerders en lokale initiatieven (zoals energiecoöperaties) te betrekken.

- ontwikkel een integrale strategie waarin uitrol van laadinfrastructuur, lokale opslag van energie, slim laden en het energie-efficiënt maken van elektrische voertuigen leidend zijn door middel van een Nationale Innovatieagenda;
- richt investeringen vanuit het Mobiliteitsfonds ook op het stimuleren van doorbraken op het gebied van interoperabiliteit, verplichting (en toegang tot) duurzaam opgewekte energie, open protocollen, slim laden, cybersecurity en prijstransparantie;
- zorg dat alle nieuwe laadinfrastructuur (publiek, semipubliek, privaat) vanuit technisch perspectief voorbereid is op de toekomst;
- stimuleer proactieve uitrol van slimme en flexibele laadinfrastructuur door het wegnemen van de onrendabele top, bijvoorbeeld door de meerkosten te subsidiëren van grotere aansluitingen bij slimme laadpunten en laadpleinen, zodat er meer flexibiliteitsopties zijn door het kunnen laden op hogere vermogens;
- geef laadpuntbeheerders (CPO's) de mogelijkheid om prikkels in te bouwen voor grootschalige inzet van smart charging oplossingen;
- zorg dat het nettarievenstelsel bijdraagt aan smart charging oplossingen die worden aangeboden door marktpartijen, ten behoeve van doelmatig gebruik van het elektriciteitsnet;
- schaf de dubbele heffing van de Energiebelasting op opslag en bi-directioneel laden af.

Zorg voor een basisnetwerk van laadpunten voor logistiek

Steeds meer gemeenten kiezen voor emissievrije zones. Het komende decennium zal de transitie naar emissievrije stadsdistributie en ook *heavy duty* een grote vlucht nemen. Daarvoor zal in 2025 al een basisnetwerk van laadpunten gereed moeten zijn. [ElaadNL](#) heeft onlangs in kaart gebracht hoe deze groei er naar verwachting uit gaat zien.

- zet het Nationaal Groeifonds in om een basisnetwerk van laadpunten voor goederenvervoer te realiseren;
- zorg voor proactieve planning van laadlocaties langs de goederencorridors, sluit aan bij verwachte rij- en rusttijden van vrachtwagenchauffeurs zodat zij onderweg kunnen laden;
- zorg voor een openbare procedure (op basis van de Aanbestedingswet) voor snellaadpunten op geschikte publieke locaties zoals truckparkings, waardoor ruimte is voor nieuwe innovaties en toetreders.