

Position Paper financiële uitkering Regionale Agenda Laadinfrastructuur

De regeling over de specifieke uitkering in verband met de voorzetting van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) beschrijft de financiële bijdrage van het Rijk voor de uitvoering van de RAL voor de jaren 2023 tot en met 2030. De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) is verheugd dat er de komende drie jaar circa 40 miljoen euro beschikbaar wordt gesteld voor de regionale uitrol van laadinfrastructuur. De NVDE geeft in dit paper graag mee waar dit geld het beste aan besteed kan worden om de regionale mobiliteitstransitie te versnellen als ook de manier waarop deze keuzes gemaakt zouden moeten worden.

Zorg voor planmatige, data-gedreven budgetallocatie op basis van laadvisies, laadbehoefte en uitrolstrategie

Voor het efficiënt en gestructureerd uitrollen van een regionaal dekkend en vraag bedienend laadinfrastructuur netwerk is een planmatige aanpak cruciaal. Dit is essentieel voor de netbeheerder, exploitant en gebruiker van de regionale laadinfrastructuur. De eerste stap hierbij is het ontwikkelen van duidelijke laadvisies. Voor het opstellen van deze visies staan een gemeente en een RAL-regio samen aan de lat. Dit doen zij door op basis van prognosedata en stakeholderdialogen een laadvisie te vormen die aansluit bij waar de groei de komende jaren te verwachten valt. De volgende stap is om deze visie te vertalen naar een logische uitrolstrategie waaruit blijkt welke regionale infrastructuur het eerst nodig is op basis van de behoefte van de elektrisch rijder. Elke gemeente moet dus met een duidelijke laadvisie en laadplan komen. Deze planmatige, data-gestuurde aanpak is nodig om te bepalen waar het beschikbare geld het best ingezet kan worden.

Investeren in kennis bij decentrale overheden is een randvoorwaarde

De belangrijkste randvoorwaarde voor de regionale uitrol van laadinfrastructuur is de beschikbaarheid van voldoende kennis en capaciteit bij decentrale overheden. Momenteel is er bij verschillende decentrale overheden een gebrek aan kennis en capaciteit. Dit heeft nadelige gevolgen voor de praktische uitvoerbaarheid zoals de doorlooptijd voor de uitgifte van verkeersbesluiten voor laadpunten lang duurt en dat gemeenten het lastig vinden om te komen met visies en uitrolstrategieën voor laadpunten. Om tot een effectieve lokale uitrol van laadinfrastructuur te komen is het belangrijk om het geld te besteden aan het opbouwen van kennis en expertise bij de lokale overheden en tegelijkertijd de capaciteit op te schalen om de snel groeiende vraag aan lokale laadinfrastructuur te faciliteren. De focus moet hierbij liggen op de gemeenten die voor de grootste uitdaging staan. Dit zijn veelal de kleine gemeenten die relatief kampen met de laagste bezetting op het thema laadinfrastructuur.

Monitor de daadwerkelijke lokale ontwikkeling van de laadinfrastructuur

Het vormen van visies, uitrolstrategieën en investeren in kennis zijn belangrijke randvoorwaarden. Tegelijkertijd moet dit alles ook leiden tot realisatie. Opgestelde laadplannen en visies moeten dus ook omgezet worden in concrete actie zoals het uitgeven van verkeersbesluiten en het uitschrijven van concessies. Daarom is het van belang om de lokale ontwikkelingen strak te monitoren, om te zien of het ingezette bedrag ook aantoonbaar bijdraagt aan het lokaal versnellen van de realisatie van regionale laadinfrastructuur.

Keer geld uit voor het realiseren van laadinfrastructuur voor verschillende voertuigtypes en laadsnelheden

De mobiliteitstransitie is meerledig en vraagt om elektrificatie van verschillende voertuigtypes en om zowel regulier als snelladen. Een aantal belangrijke voertuigtypes met een regionale focus zijn: personenauto's die thuisladen, bestelauto's, zwaar vrachtvervoer op bedrijventerreinen en zero-emissie bouw materieel. De NVDE stelt voor om het geld in te zetten voor het realiseren van voldoende laadinfrastructuur voor deze vier voertuigtypes met een focus op:

- **De opschaling van slim laden voor private palen.** Slim laden biedt de mogelijkheid om elektriciteitsgebruik af te stemmen op lokale opwek, om onbalans weg te regelen en om te laden binnen de grenzen van het net. Voor publieke palen kan dit via concessies geregeld worden. Voor private punten is dit lastiger afdwingbaar. Bovendien zijn slimme laadpalen vaak duurder en is er bij consumenten nog veel onduidelijkheid over de techniek. Het stimuleren van slim laden op private punten is effectief en van belang omdat de meerderheid van de mensen thuis zal gaan laden en dit ook systeemvoordelen biedt wanneer zij ook zonnepanelen bezitten. Uiteindelijk moet slim laden leiden tot een kostenreductie voor zowel systeem als de eindconsument.
- **De ontwikkeling van snellaadlocaties.** Voor een landelijk dekkend netwerk voor zowel logistiek als personenvervoer moeten lokaal snellaadlocaties ontwikkeld worden. Hiervoor is het noodzaak om de lokale behoefte aan snelladen versus regulier laden in kaart te brengen. Daarnaast kan het geld goed besteed worden aan het ondersteunen van decentrale overheden in het ontwikkelen van snellaad- en gecombineerde tenders.
- **De realisatie van laadlocaties voor vrachtwagens bij lang parkeren.** Omdat verzorgingsplaatsen in de regel niet bedoeld zijn voor lang parkeren, zullen decentrale overheden aandacht moeten besteden aan het realiseren van laadlocaties voor vrachtwagens voor lang parkeren in de buurt van snelwegen op truckparkings. Actief locatiebeleid in samenwerking met aanbieders van laden, de chauffeurs en de netbeheerder is hier noodzaak.
- **Onderzoeken toepasbaarheid mitigerende maatregelen voor netcongestie door de logistiek.** In een [rapport](#) van CE Delft worden zes oplossingen benoemd om ondanks netcongestie elektrificatie voor trucks mogelijk te maken. Deze oplossingen zijn essentieel omdat de komende jaren er nog veel congestie zal zijn op de midden-

en hoogspanningsnetten. Veel bedrijven zijn echter nog onbekend met deze mitigerende maatregelen en weten niet goed welke maatregel in hun context zou kunnen werken. Bedrijven zijn dan ook gebaat bij financiële ondersteuning van een onderzoek naar de toepasbaarheid van deze maatregelen op hun situatie.

- **Laadpunten voor langere bestelauto's.** Veel lokale tenders vragen om 1 lader met twee laadpunten met standaard parkeervakken. Daar passen bestelbussen van langer dan zes meter echter niet in. Er moet dan ook rekening gehouden worden met laadpunten voor die langere bestelbussen inclusief passende parkeervakken.
- **Laadvoorzieningen voor zero-emissie bouw materieel voor de grote bouwplaatsen.** De transitie naar zero-emissie bouw materieel is uitdagend omdat er vaak gebouwd wordt op locaties waar nog geen laadvoorziening aanwezig is en deze voertuigen nog duur zijn in aanschaf. Gemeenten en provincies dienen vroegtijdig na te denken over de financiering van de elektriciteitsvoorziening voor zero-emissie bouwen inclusief de te stellen eisen.

De NVDE zet zich vol in voor de transitie naar zero-emissie mobiliteit en herkent het belang van het regionaal stimuleren van deze transitie. Dit stuk geeft weer hoe de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur haar financiële middelen effectief kan inzetten. gerust contact op met ons via Govert Vermeer (govertvermeer@nvde.nl) als u vragen heeft over dit paper.

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 activiteiten bij meer dan 1600 aangesloten bedrijven vertegenwoordigen nu al een omzet van ruim €43 miljard en meer dan 200.000 werknemers.