

## REACTIE NAL CONSULTATIE TERUGSLUIS

**Onderwerp** Reactie NAL concept-stimuleringspakket 2024-2025 en concept-meerjarenprogramma 2026-2030  
**Datum** 1-9-2023

---

Geachte heer Harbers,

De stuurgroep van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) heeft met interesse kennis genomen van het concept-stimuleringspakket 2024-2025 en het concept-meerjarenprogramma 2026-2030. De stuurgroep acht het een goede keuze de opbrengsten van de vrachtwagenheffing terug te sluisen naar de innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Wij zien momenteel een vertraging in de transitie naar batterij-elektrisch vrachtvervoer waardoor de gestelde doelen voor CO<sub>2</sub>-reductie in de sector zonder ingrijpen niet gehaald worden. Het stimuleringspakket en het meerjarenprogramma kunnen bij een juiste toepassing een bijdrage leveren aan het halen van deze doelen.

Zoals u weet is de NAL een meerjarige beleidsagenda met ambities en acties die ervoor gaan zorgen dat we altijd overal, makkelijk en slim kunnen laden. Dit met als doel om de mobiliteitstransitie te versnellen, zodat de afspraken die in het Klimaatakkoord gemaakt zijn nagekomen gaan worden. Binnen de NAL werken marktpartijen, overheid en netbeheerders in verschillende werkgroepen nauw samen en ondersteunen gemeenten en regio's om een dekkend, betrouwbaar en toekomstbestendig laadnetwerk en energiesysteem te realiseren.

Binnen de NAL richt de werkgroep 'Logistiek' zich specifiek op de logistieke sector. De opdracht aan de werkgroep is ervoor te zorgen dat laadinfrastructuur geen belemmering is voor de overgang naar elektrisch rijden. Cruciaal is dat er een betrouwbare laadinfrastructuur is die aansluit op de specifieke behoefte van logistiek. Als gevolg van landelijke ambities en de invoering van emissievrije zones voor stadslogistiek vanaf 2025, zal de behoefte naar elektrisch vervoer en daarmee laadinfrastructuur verder toenemen voor logistiek. De terugsluis vrachtwagenheffing biedt een waardevol instrument om verduurzaming en innovatie in de logistieke sector te versnellen.

De NAL stuurgroep ondersteunt de aanpak voor de terugsluis. Momenteel richten marktontwikkelingen zich grotendeels op batterij-elektrische voertuigen. Gezien deze ontwikkeling achten wij het verstandig dat met name hierop wordt ingezet ten aanzien van de verdeling van het budget. De invoering van zero-emissiezones vanaf 2025 betekent voor veel ondernemers dat zij een versnelde overstap (moeten) maken naar elektrisch vervoer. Om deze reden onderstrepen we het belang om de uitgaven naar voren te halen en voorfinanciering toe te passen voor 2024 en 2025. Wel zouden we graag zien dat met name ook het MKB hiervan profiteert. Zij hebben vaak nu beperkte middelen om de transitie naar emissieloos vervoer te maken.

Met name de subsidie toegewijd aan de private en semi-private laadinfrastructuur is van toegevoegde waarde. Het feit dat er wordt gekeken naar de ontwikkeling van maatregelen bij netcongestie en het jaarlijks budget meegroeit met het wagenpark past binnen de ambities van de NAL.

Vanuit de NAL achten wij het verder van belang rekening te houden met de volgende aandachtspunten:

- Publieke laadinfrastructuur
- Voorwaarden aan een *laadinfrastructuuradvies*
- Beperkte netcapaciteit
- Rol van de NAL regio's bij een regionale uitrol
- Electric road system

### **Publieke laadinfrastructuur**

De terugsluis houdt nu alleen rekening met de private laadinfrastructuur: laadpunten op het eigen terrein van de ondernemer die niet toegankelijk zijn voor derden. (Semi-)publieke laadpunten op en rond bedrijventerreinen zullen ondanks mogelijk hogere stroomkosten echter een belangrijke rol spelen in een dekkend netwerk voor logistieke laadinfrastructuur. Indien batterij-capaciteit van een vrachtvoertuig onvoldoende is om een rit uit te rijden, biedt de publieke laadinfrastructuur de nodige laadzekerheid die ondernemers zoeken in deze eerste fase. Zeker voor MKB-bedrijven zijn collectieve (publieke) laadoplossingen toegankelijker. Ondanks het feit dat publieke laadinfrastructuur vaak gerealiseerd wordt door (lokale)overheden, is het belangrijk ondernemers te stimuleren om (semi-)publieke laadoplossingen te ontwikkelen. Hiermee komen we sneller tot een landelijk dekkend laadnetwerk met een lagere impact op het net.

### **Voorwaarden aan een *laadinfrastructuuradvies***

Graag doen we de suggestie om de subsidie voor het advies en de realisatie van laadinfrastructuur aan elkaar te koppelen om te borgen dat er daadwerkelijk laadinfrastructuur gerealiseerd wordt en er niet enkel een advies wordt uitgebracht. Het lijkt ons goed als er minimale voorwaarden worden gesteld aan de *inhoud/kwaliteit van een laadinfrastructuuradvies*, dat onderdeel vormt van het subsidieregelingenpakket. Experts vanuit de NAL helpen hier graag bij. Het zou spijtig zijn als dit advies in de praktijk niet bruikbaar is (en/of maatschappelijke belangen onvoldoende reflecteert) omdat aan de voorkant geen minimale voorwaarden zijn gesteld. Qua voorwaarden valt in de geest van het pakket op zijn minst te denken aan opties voor de optimale inzet van de schaarse capaciteit op het elektriciteitsnetwerk voor laadinfrastructuur in samenhang met de bedrijfsinstallatie. Uiteraard vinden we het ook van belang dat de uitvoeringskosten beheersbaar blijven.

### **Beperkte netcapaciteit**

In de Roadmap Terugsluis Vrachtwagenheffing wordt benoemd dat laadinfrastructuur een cruciale voorwaarde is en dat dit een complex thema is vanwege o.a. beschikbare netcapaciteit. Gezien de huidige situatie op het elektriciteitsnet bevelen wij ten zeerste aan dat mitigerende maatregelen (b.v. collectieve oplossingen, gedeelde energiehubbs, opslag- en accusystemen) ook in aanmerking komen voor subsidie. Net-technisch zou het voordelig zijn indien er meer collectief geladen wordt – ook indien er geen netcongestie is. Bij de maatregel 'Subsidieregeling private logistieke laadinfrastructuur' wordt vermeld dat dit gaat om laadpunten op eigen terrein die mogelijk beschikbaar kunnen worden gesteld voor andere ondernemers. Gezien de uitdagingen rondom de

beschikbare netcapaciteit adviseren wij om in de regeling een bepaling op te nemen die stelt dat de laadinfrastructuur (deels) opengesteld wordt voor derden. Wanneer laadprofielen van ondernemers op elkaar aansluiten (bv. de ene ondernemer laadt overdag en de andere ondernemer laadt 's nachts), zorgt gedeeld laden voor zowel een kostenbesparing door een lagere investering in laadinfrastructuur door de ondernemers als ook voor lagere maatschappelijke kosten door efficiënt gebruik van het elektriciteitsnet.

### **Rol van de NAL regio's bij een regionale uitrol**

De coördinatie van de uitrol van (publieke) laadinfrastructuur is sinds 2019 regionaal georganiseerd waarbij zes NAL-regio's een sleutelrol hebben in de uitrol en het helpen van inliggende gemeenten bij beleid rond laadinfrastructuur. Deze regio's zijn landsdekkend en zijn verantwoordelijk voor de uitrol van (semi-)publieke laadinfrastructuur, maar adviseren gemeenten en ondernemers in toenemende mate over private laadinfrastructuur, met name op bedrijventerreinen. Daarbij vragen we ook om oog te hebben voor de samenhang met de Clean Energy Hubs die regionaal uitgerold worden om de mogelijkheid te onderzoeken om middelen te combineren.

### **Electric Road System**

Over de kansrijkheid van ERS bestaan verschillende opvattingen. Op dit moment is het nog geen gangbare oplossing en vraagt het om een Europese aanpak ten aanzien van standaarden om dit tot een succes te maken. Binnen de sector zien wij ook nog weinig ontwikkelingen deze kant op. Graag vernemen we welke toets er plaatsvindt alvorens het geld wordt vrijgegeven. Bij het onderzoeken naar de voorwaarden stellen we dat ook hier moet worden gestreefd naar een optimale inzet van de schaarse netcapaciteit. Indien ERS niet haalbaar blijkt, adviseren wij het resterende budget toe te kennen aan de stimulering van batterij-elektrisch vrachtvervoer gezien de huidige overtekening van de AanZET subsidie.

### **Samenwerking met de NAL**

De mobiliteitssector draagt ruim 20% bij aan de nationale CO<sub>2</sub>-uitstoot en in tegenstelling tot veel andere sectoren zijn de technieken om die uitstoot te verminderen bekend en beschikbaar. De hierboven benoemde aandachtspunten zijn in onze ogen belangrijk om het stimuleringspakket en het meerjarenprogramma tot een succes te leiden.

We roepen u op om deze aandachtspunten mee te nemen in de uitvoering van het meerjarenprogramma en hierbij de NAL-organisatie actief te consulteren voor directe ondersteuning om de implementatie van laadinfrastructuur goed op orde te hebben.

Namens de Stuurgroep NAL,

Met vriendelijke groet,

Gerben-Jan Gerbrandy  
Voorzitter Stuurgroep Nationale Agenda Laadinfrastructuur