



**Authoriteit Consument & Markt**

Zaaknummer: ACM/25/194782

Muzenstraat 41

2511 WB Den Haag

Amsterdam, 01/08/2025

[Redacted] [@ubitricity.com](mailto:[Redacted]@ubitricity.com)

**Betreft: Reactie op Zienswijze - ontwerp-codebesluit prioriteringsruimte transportverzoeken 2025**

ubitricity is actief als Charge Point Operator (CPO) in Nederland en ondersteunt gemeenten en regio's bij de uitrol van toegankelijke en schaalbare laadinfrastructuur. Als onderdeel van de Shell Group draagt ubitricity bij aan de versnelling van de elektrificatie van mobiliteit, een cruciale stap richting naar een duurzamer vervoerssysteem.

Deze inzet sluit aan bij de Europese klimaatdoelstellingen, waaronder een 90% CO<sub>2</sub>-reductie in de transportsector tegen 2050 en een netto-emissiereductie van 55% in 2030. Door het realiseren van slimme en toekomstbestendige publieke laadoplossingen helpt ubitricity steden en regio's om deze doelen te behalen.

Volgens de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn er in Nederland tegen 2030 naar verwachting 1,7 miljoen laadpunten nodig. ubitricity levert hieraan een substantiële bijdrage door grootschalige implementatie van publieke laadpunten in samenwerking met regionale overheden.

Om de transitie naar elektrisch rijden en het behalen van de klimaatdoelen te realiseren, is het essentieel om te zorgen voor voldoende toekomstbestendige laadinfrastructuur. Zonder voldoende en betrouwbare laadmogelijkheden stagneert de overstap naar elektrisch vervoer en komen de nationale en Europese CO<sub>2</sub>-reductiedoelen in gevaar.

Naar aanleiding van het gepubliceerde ontwerp-codebesluit prioriteringsruimte transportverzoeken 2025, zijn er een aantal fundamentele zaken welke wij onder de aandacht willen brengen waar nu onvoldoende rekening mee gehouden wordt.

**1. Publieke laadinfrastructuur draagt bij aan vermindering van netcongestie**

In het ontwerp-codebesluit wordt herhaaldelijk verwezen naar de categorie "congestie-verzachtters", die de hoogste prioriteit krijgen. Naar onze mening behoort publieke AC-laadinfrastructuur tot deze categorie, om de volgende redenen:

- 1) Slim laden als standaard
  - a) Nieuwe publieke AC-laadpunten zijn standaard uitgerust met één of meerdere vormen van slim laden, die bijdragen aan het verminderen van netcongestie, slim laden zorgt onder andere voor:
    - (1) Verschuiving van laadmomenten uit piekuren naar daluren.
    - (2) Stimulering van laden op momenten met een hoog aanbod van hernieuwbare energie, ter voorkoming van overbelasting en minder CO<sub>2</sub>-uitstoot.
    - (3) Toepassing van slimme laadsoftware die automatisch buiten piekuren laadt, zonder in te leveren op laadzekerheid.



- 2) Vehicle-to-Grid (V2G) toepassingen
  - a) Elektrische voertuigen kunnen via V2G-technologie functioneren als publiek toegankelijke batterijen. Dit maakt het mogelijk om energie terug te leveren aan het net en zo congestie actief te verlichten. In Utrecht (wijk Lombok) wordt dit al succesvol toegepast. Door V2G toepassingen ontstaat nieuwe ruimte op het elektriciteitsnet.
- 3) Netbewust Laden via capaciteitsbeperkende contracten (CBC)
  - a) Er zijn en worden CBC's afgesloten tussen netbeheerders en CPO's, waarbij de netbeheerder tijdelijk het beschikbare vermogen mag beperken tijdens piekuren tot aan het einde van de netcongestie. Dit creëert ruimte op het net en voorkomt overbelasting.

Echter zijn bovengenoemde congestie-verzachtende maatregelen alleen effectief als er voldoende publieke laadpunten beschikbaar zijn. Zonder juiste schaalgrootte draagt dit onvoldoende bij.

#### Wij stellen daarom voor:

- Publieke, geclusterde AC-laadinfrastructuur expliciet te erkennen als netneutraal, bijvoorbeeld via een uitzonderingspositie binnen het huidige prioriteringskader.
- De flexibiliteit en netondersteuning van deze infrastructuur volledig te benutten, wat alleen mogelijk is met voldoende netcapaciteit voor nieuwe laadpunten.

## 2. Publiek laden als basisbehoefte: een noodzakelijke stap voor een inclusieve en haalbare EV-transitie

Binnen Nederland beschikt naar schatting circa 45% van de huishoudens over een eigen oprit. Dit betekent dat 55% van de huishoudens volledig afhankelijk is van publieke laadvoorzieningen wanneer zij overstappen op, of al, elektrisch rijden. Tegelijkertijd wijst onderzoek (Zonneplan) uit dat de bereidheid om elektrisch te rijden tot twee keer lager ligt bij huishoudens zonder oprit, voornamelijk vanwege een gebrek aan laadzekerheid.

Met het oog op de CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen, de invoering van zero-emissiezones, en het afbouwen van de verkoop van fossiel aangedreven voertuigen, is het waarborgen van laadzekerheid urgenter dan ooit. Zonder voldoende publieke laadmogelijkheden dreigt de EV-transitie te stagneren en komen klimaatdoelen in het geding.

Om deze reden stellen wij voor om AC publiek laden op te nemen als basisbehoefte binnen het ontwerp-codebesluit 'prioriteringsruimte transportverzoeken 2025'. Hiermee voorkomen we dat de uitrol van elektrisch vervoer afhankelijk wordt van toevallig beschikbare netcapaciteit. Bovendien geven we hiermee invulling aan de expliciete wens van de Tweede Kamer dat publieke laadvoorzieningen 24 uur per dag beschikbaar moeten zijn.

Risico's wanneer publiek laden géén basisbehoefte wordt erkend:

- Toenemende maatschappelijke ongelijkheid tussen huishoudens met en zonder oprit (lage- midden- en hoge klasse).
- Verzwakking van het landelijke laadnetwerk, met verschuiving naar semipublieke of private laadoplossingen die niet controleerbaar zijn en netcongestie kunnen verergeren.
- Inconsistent overheidsbeleid rond elektrificatie van wagenparken en zero-emissiezones.
- Afname van publieke dienstverlening op regionaal en landelijk niveau.
- Algehele afname van EV-adaptatie.



### Wij stellen daarom voor:

Neem AC publiek laden op als basisbehoefte in het ontwerp-codebesluit 'prioriteringsruimte transportverzoeken 2025' om een eerlijke, haalbare en toekomstbestendige EV-transitie te waarborgen.

### 3. Ongelijkheid door bestaande KVA-aansluitingen

Wij constateren een toenemende ongelijkheid over elektrisch laden door consumenten welke al publieke KVA-aansluitingen tot hun beschikking hebben buiten het prioriteringskader. Dit betreffen woningen met thuisladere maar ook publieke laadpunten in bepaalde woonwijken. Daarnaast voorziet het herziene prioriteringskader wel in netverzwaringen tot 3x35A en benoemt woningbouw als basisbehoefte. Hiermee ontstaat een toenemende ongelijke situatie waarbij:

- Gebruikers met een eigen laadpunt of een beschikbaar publiek laadpunt in hun omgeving wel kunnen blijven laden terwijl waar wijken die dit niet hebben hiermee achtergesteld en benadeeld worden in de transitie naar elektrisch rijden.
- Eigen (privé) laadpunten aantrekkelijk worden om commercieel te exploiteren wat zorgt voor ongereguleerd laden en extra belasting van het elektriciteitsnet.
- Een toenemende laaddruk op bestaande publieke laadpunten wat (onderlinge) frustratie kan veroorzaken bij gebruikers.
- Een verschuiving van laadbehoefte naar de private- en semipublieke omgeving wat gevolgen heeft op de commerciële exploitatie van zowel publieke als semipublieke laadpunten.

Deze onbedoelde ongelijkheid zorgt voor meerdere negatieve gevolgen. Mensen gaan zelf experimenteren met laden in de openbare ruimte, wat leidt tot onveilige situaties. Tegelijkertijd blijft de piekbelasting onveranderd hoog, vertraagt de uitrol van publieke AC laadinfrastructuur structureel, en komt de bredere maatschappelijke ambitie voor duurzame mobiliteit onder druk te staan.

Daarbij vergroot deze situatie de sociale ongelijkheid. De huidige laadmogelijkheden zijn vooral toegankelijk voor zakelijke rijders en mensen met een hoger inkomen – vaak met een eigen oprit. Ondertussen blijven huishoudens uit de midden- en lagere inkomensgroepen, die afhankelijk zijn van publieke laadpunten, buitengesloten.

Wij pleiten daarom voor een uitbreiding van de prioriteringscategorieën. Publieke AC laadvoorzieningen zouden, net als woningbouw, erkend moeten worden als essentiële ondersteunende infrastructuur die voorziet in een basisbehoefte.

### Wij stellen daarom voor:

- Transparantie te geven in de al gecontracteerde netcapaciteit.
- Publieke AC laadinfrastructuur te erkennen als basisbehoefte.
- Prioriteit toe te kennen aan maatschappelijk rendement per kW transportcapaciteit.
- Verzwaring af te remmen om inefficiënt gebruik van nevenactiviteiten te voorkomen.
- Een betere balans te hanteren tussen al aangesloten voorzieningen en nieuwe publieke aanvragen.

### Concluderend:

Publieke AC laadinfrastructuur is essentieel voor het verminderen van netcongestie dankzij slimme laadtechnologie, V2G-toepassingen en capaciteitsbeperkende contracten. Tegelijkertijd is het een basisvoorwaarde voor een eerlijke en inclusieve overstap naar elektrisch rijden, vooral voor huishoudens zonder eigen oprit. Zonder voldoende



publieke laadpunten dreigt de energietransitie te vertragen en neemt de sociale ongelijkheid toe. De huidige prioriteringskaders creëren onbedoeld een ongelijke toegang tot laadmogelijkheden. Wij pleiten daarom voor erkenning van publieke laadinfrastructuur als basisbehoefte én congestie-verzachter binnen het ontwerp-codebesluit.

### Antwoorden op de consultatievragen

#### Consultatievraag 1:

Geen terugkoppeling vanuit ubitricity daar deze vraag niet relevant is voor ons als CPO.

#### Consultatievraag 2: Bent u van oordeel dat het wenselijk is om FCFS voor congestieverzachters los te laten?

Ja, ubitricity Nederland is van mening dat het loslaten van het "first come, first served"-principe (FCFS) voor congestieverzachters noodzakelijk is om de maatschappelijke waarde van publieke laadinfrastructuur optimaal te benutten. Als CPO zien wij dagelijks hoe publieke laadpunten – mits slim aangestuurd – bijdragen aan netbalans, flexibiliteit en het voorkomen van piekbelasting. De huidige FCFS-systematiek belemmert echter een doelgerichte inzet van netcapaciteit voor toepassingen met aantoonbare net ondersteunende werking.

#### Zo ja, bent u van oordeel dat netbeheerders zelf transparante en objectieve criteria moeten vaststellen op basis waarvan zij op non-discriminatoire wijze de volgorde bepalen waarin transportcapaciteit kan worden verleend aan congestieverzachters?

Wij pleiten voor landelijke, uniforme criteria die in samenwerking met netbeheerders, provincies en marktpartijen worden vastgesteld. Dit voorkomt willekeur en versnippering, en zorgt voor een transparant en voorspelbaar proces. Daarbij is het essentieel dat publieke AC laadinfrastructuur – vanwege haar maatschappelijke functie en bewezen flexibiliteit – expliciet wordt erkend als congestieverzachter binnen deze kaders. Alleen dan kunnen wij als CPO blijven investeren in een toekomstbestendig, eerlijk en netvriendelijk laadnetwerk.

#### Consultatievraag 3:

Geen terugkoppeling vanuit ubitricity daar deze vraag niet relevant is voor ons als CPO.

### Afsluiting

Wij danken u voor de aandacht voor dit onderwerp en hopen dat onze voorstellen bijdragen aan een toekomstbestendig en eerlijk energiesysteem wat betreft publiek AC-laden. Graag lichten wij onze standpunten nader toe in een gesprek indien gewenst.

Voor verdere vragen of toelichting kunt u contact met ons opnemen via onderstaande gegevens. Wij denken graag met u mee.

### Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

e-mail: [Redacted]@ubitricity.com

tel: [Redacted]