



Utrecht 18 juli 2025

Zienswijze – Reactie op ontwerp-codebesluit prioriteringsruimte transportverzoeken 2025

Onderwerp: Zienswijze publieke laadinfrastructuur – benutting flexibiliteit, waarborg publieke toegang en voorkomen verstoringen EV-transitie.

Vereniging DOET (Dutch Organisation for Electric Transport) is sinds 2010 de branchevereniging voor laadinfrastructuur en laaddiensten voor elektrische mobiliteit in Nederland. Met ruim 75 leden vormt DOET een essentiële schakel in de transitie van fossiele naar batterij-elektrische voertuigen

De Europese Unie heeft zich gecommitteerd aan ambitieuze klimaatdoelstellingen: een netto CO₂-reductie van 55% in 2030 ten opzichte van 1990, en klimaatneutraliteit in 2050. Nederland onderschrijft deze doelen en heeft zich gecommitteerd aan een versnelde energietransitie. Binnen deze transitie speelt de mobiliteitssector een sleutelrol: het is een sector waar relatief snel en kosteneffectief CO₂-winst kan worden geboekt, met elektrisch vervoer als het meest voor de hand liggende instrument.

Elektrisch vervoer is niet alleen een noodzakelijke stap richting een klimaat neutrale samenleving, maar ook een motor voor economische groei. De sector is de afgelopen jaren explosief gegroeid en heeft duizenden banen gecreëerd in productie, installatie, dienstverlening en innovatie. Nederland is internationaal koploper op het gebied van laadinfrastructuur, mede dankzij een sterke samenwerking tussen overheid en marktpartijen. Om deze positie te behouden en de klimaatdoelen te halen, is het essentieel dat elektrisch vervoer voor iedereen toegankelijk blijft. De belangrijkste randvoorwaarde daarvoor is een robuuste, toekomstbestendige laadinfrastructuur. Zonder voldoende laadmogelijkheden stopt de groei van elektrisch vervoer, en daarmee ook de bijdrage aan CO₂-reductie en verbetering van de luchtkwaliteit.

Tegelijk willen wij aandacht vragen voor drie fundamentele punten waar het ontwerp naar onze mening onvoldoende rekening mee houdt en die wij graag anders zouden zien:

1. Laadinfrastructuur levert een cruciale bijdrage aan netstabiliteit

De tekst van het ontwerp-codebesluit benoemt terecht de categorie 'congestie-verzachters' als hoogste prioriteit. Wij zijn van mening dat (geclusterde) publieke laadinfrastructuur congestie verminderend werkt, mits slim ingericht. Denk hierbij aan:

- Laadpunten die slim en netbewust laden ondersteunen;
- Systemen die vraag kunnen sturen in de tijd ('demand response');
- Laadinfra die wordt aangesloten via een alternatief transportrecht;
- Toekomstige toepassingen van Vehicle-to-Grid (V2G), waarbij elektrische voertuigen (EV's) tijdelijk (duurzaam opgewekte) energie terug leveren aan het elektriciteitsnet en

zo congestie verzachten. De praktische uitvoer hiervan wordt juridisch en technisch getoetst.

Bij netbewust laden wordt, wanneer tijdens piekuren in een bepaald gebied overbelasting van het lokale stroomnet dreigt, de beschikbare hoeveelheid stroom voor het laden van elektrische auto's in dat gebied tijdelijk verlaagd. Deze functies zijn grotendeels technisch en operationeel beschikbaar, maar vereisen wel voldoende laadpunten in de openbare ruimte. Nu al hebben de leden van DOET, bij bestaande aansluitingen, honderden tot duizenden megawatt aan netruimte, gelijk aan het vermogen van (tien)duizenden huishoudens. Over de flexibiliteit van deze aansluitingen en toekomstige aansluitingen worden op dit moment afspraken gemaakt tussen Stedin, Enexis en Liander en verschillende CPO's. Dat vraagt op zijn beurt om tijdige toekenning van aansluitingen en transportcapaciteit.

Wij pleiten daarom voor:

Een expliciete erkenning van geclusterde publieke laadinfrastructuur als netneutraal, door een uitzonderingsregeling op dit prioriteringskader. Zonder voldoende netcapaciteit voor de uitrol van nieuwe publieke laadpunten, is het onmogelijk om de flexibiliteit van deze laadinfrastructuur te ontsluiten.

2. Publieke laadinfrastructuur opnemen in de categorie 'basisbehoefte'

In het huidige voorstel ontbreekt het aan een structurele borging van de maatschappelijke beschikbaarheid van laadpunten en laadzekerheid voor gebruikers zonder eigen oprit of laadmogelijkheid (ca. 70% van de woningen in de Randstad heeft geen eigen oprit). Op dit moment is het aandeel volledig elektrische personenauto's 6,5% en bestelauto's 4% in het wagenpark. In 2030 is de verwachting dat deze aantallen zijn gestegen tot 20-35% van de totale wagenparken.

Ingroei van elektrisch vervoer mag niet afhankelijk zijn van toevallig beschikbare netcapaciteit. Ook heeft de Kamer zich expliciet uitgesproken dat 24 uur per dag voldoende laadmogelijkheden voor elektrische auto's beschikbaar moeten zijn. Zeker in gebieden waar congestie mogelijk decennia aanhoudt, dreigt voldoende uitrol van publieke laadinfrastructuur achterop te raken door benodigde netuitbreidingen. Dit zet de toegankelijkheid en gelijke behandeling van EV-rijders onder druk. In een transitie waarin:

- EV's een centrale rol spelen in het verduurzamen van mobiliteit en het behalen van de klimaat-, stikstof- en energiebesparingsdoelen,
- Overheidsbeleid inzet op versnelde elektrificatie van wagenparken (zie Klimaatfonds en Mobiliteitsvisie) en zero emissiezones,
- Een landelijk dekkend publiek laadnetwerk in gevaar dreigt te komen. De laadbehoefte, die niet meer wordt voorzien, verschuift naar de semipublieke of private omgeving en is daardoor minder bestuurbaar en mogelijk nadelig voor het net.

Het is cruciaal dat laadinfrastructuur niet slechts "handig" is, maar met een groeiend wagenparkaandeel wordt erkend als een essentiële nutsvoorziening, noodzakelijk om de klimaat-, stikstof- en energiebesparingsdoelen (-50% CO₂-reductie in 2030) te behalen. De klimaatdoelen zijn voor 20% afhankelijk van de transitie naar elektrische mobiliteit, personenauto's en bestelbussen vormen de helft van deze uitstoot van de sector mobiliteit

(10% van de totale uitstoot). Met het ontbreken van publieke laadinfrastructuur als categorie 'basisbehoefte' in het prioriteringskader wordt ons ziens ernstig afbreuk gedaan aan de goede publieke dienstverlening op nationaal of regionaal niveau.

Wij pleiten daarom voor:

Publieke laadinfrastructuur op te nemen in de categorie 'basisbehoefte'.

3. Discriminatie consumenten via bestaande aansluitingen

Wij constateren dat consumenten die reeds zijn aangesloten op een kleinverbruik aansluiting (KVA) – denk aan woningen met thuisladers of bestaande laadpalen – buiten het prioriteringsvraagstuk vallen. Daarnaast voorziet het herziene kader wel in KVA-netverzwaringen tot 3x35A en benoemt het woningbouw tot basisbehoefte. Daarmee ontstaat een scheve situatie waarin:

- Gebruikers met eigen parkeerplaats of bestaande infrastructuur wél kunnen blijven laden (en deze voorziening mogelijk commercieel gaan exploiteren, wat leidt tot onnodige piekbelasting);
- Terwijl nieuwe, publieke aanvragen voor laadinfrastructuur (voor groei in bestaande en nieuwe woonwijken of uitbreiding bij OV-knooppunten of andere voorzieningen) mogelijk jarenlang moeten wachten;
- De laadbehoefte verdwijnt naar de semipublieke of private omgeving.

Deze onbedoelde ongelijkheid leidt tot onveilige situaties, doordat mensen zelf experimenteren met laden in de openbare ruimte, geen vermindering van de piekbelasting, structurele vertraging in de uitrol van de publieke laadinfrastructuur, en daarmee tot rem op de maatschappelijke ambities voor duurzame mobiliteit. Bovendien leidt dit tot het vergroten van sociale ongelijkheid, immers de mensen die al een EV hebben en kunnen laden betreffen relatief veel zakelijke rijders en meer vermogende mensen. De midden- en lagere inkomensgroepen zonder eigen oprit worden hierdoor uitgesloten.

Wij pleiten daarom voor:

Een toevoeging in de prioriteringscategorieën waarin publieke laadvoorzieningen, in lijn met woningbouw, worden erkend als noodzakelijke ondersteunende infrastructuur om te voorzien in een basisbehoefte.

Wij vragen ACM om dit evenwicht te herstellen door:

- Het gebruik van gecontracteerde capaciteit transparanter te maken,
- Prioriteit toe te kennen aan maatschappelijk rendement per kW transportcapaciteit,
- En publieke laadinfra structureel te erkennen als basisbehoefte.

Wij stellen voor dat ACM:

- Expliciete erkenning van geclusterde publieke laadinfrastructuur als netneutraal, door een uitzonderingsregeling via een ontheffing op dit prioriteringskader,
- Toegang tot publieke laadpunten meeneemt als maatschappelijke basisbehoefte in het prioriteringskader,

- Een betere balans bewaakt tussen reeds aangesloten voorzieningen en nieuwe publieke aanvragen.

Antwoorden op consultatievragen

Consultatievraag 1, 2 en 3:

Geen reactie hierop vanuit Vereniging DOET

Afsluiting en contactgegevens

Afsluitend

De transitie naar een duurzame energie- en mobiliteitsinfrastructuur vraagt om efficiënt en maatschappelijk verantwoord gebruik van het elektriciteitsnet. In dat licht is het niet proportioneel om woonprojecten automatisch te bevoordelen met ruime aansluitverzoeken, terwijl publieke voorzieningen met bewezen waarde en flexibiliteit (zoals laadinfra) worden teruggezet in de wachtrij.

Graag gaan wij in overleg over de wijze waarop publieke laadinfrastructuur actief kan bijdragen aan netbalans én maatschappelijke doelen. Wij zijn ervan overtuigd dat dit alleen lukt als publieke laadinfrastructuur niet uitsluitend als “verbruiker” wordt gezien, maar juist ook wordt gezien als aanjager van ontwikkeling richting een netbewust en decentraal energiesysteem.

[REDACTED]
(e) [REDACTED]
(t) [REDACTED]

Vereniging DOET

Bedrijvencentrum Rudolf Magnus | Vondellaan 156 | 3521GH Utrecht

doetdoet.nl | info@doetdoet.nl | nederlandelektrisch.nl | [@DOETdoet](https://twitter.com/DOETdoet)