

Stakeholderbijeenkomst routekaart circulaire laadinfrastructuur

3 december 2025

Output deelsessie 1: Circulair Inkopen

Inleiding

Tijdens deze deelsessie is per circulaire oplossingsrichting verkend:

- welke **barrières** de toepassing belemmeren,
- welke **interventies** nodig zijn,
- welke **eerste stappen** gezet kunnen worden,
- en welke **partijen** hierbij betrokken moeten zijn.

De volgende oplossingen stonden centraal:

- **1A** – Beter benutten van bestaande publieke AC-laadinfrastructuur
- **1B** – Openstellen van AC-laadinfrastructuur bij bedrijven voor publiek gebruik
- **2** – Integratie van laadfunctie in bestaande objecten (o.a. lichtmasten)
- **4A** – Langdurig gebruik van laadsystemen: nieuwe locaties
- **4B** – Langdurig gebruik van laadsystemen: overname van bestaande locaties

	1A – Beter benutten van bestaande publieke AC-laadinfrastructuur
Wat zijn de barrières?	• Druk op laadpalen hangt sterk samen met werktijden en laadritme van EV-rijders. • Veel rijders willen tegelijk laden, wat piekbelasting veroorzaakt. • Hoge laadprijzen werken hogere bezetting tegen. • Handhaving op laadpaalkleven en foutparkeren is duur en krijgt vaak geen prioriteit. • Kleefboetes werken nauwelijks voor leaserijders en worden vaak in tarieven verrekend. • Druk om laadnetwerk te blijven uitbreiden komt ook vanuit politiek, bijvoorbeeld als compensatie voor invoering ZE-zones.
Welke interventies zijn nodig?	• Niet primair straffen, maar belonen van correct gedrag. • Duidelijk maken dat beter benutten van bestaande laadinfra samen gaat met uitbreiden van een basisnetwerk • stimuleren van laden op niet-piekuren door prijsdifferentiatie

	• Kleefboetes voor leaserijders (net als snelheidsboetes) wel bij de berijder terecht laten komen. Afspraken maken in arbeidsvoorwaarden
Welke eerste stappen nemen we?	• Inzet van buurtapps om onderlinge afstemming over laadmomenten te verbeteren. • Introductie van een 'Can I Charge Here?'-wachtrij-app. • Plaatsen van verkeersborden en handhaven op fossiele auto's bij laadplekken. • Vaststellen van expliciet gemeentelijk handhavingsbeleid. • Beleid maken over normering minimale bezettingsgraad in geval van bijplaatsen
Wie hebben we nodig?	• Gemeenten (beleid & handhaving) • Buurtbewoners • Vereniging Elektrische Rijders (VER) • Vereniging Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA)
	1B – Openstellen AC-laadinfrastructuur bij bedrijven voor publiek gebruik
Wat zijn de barrières?	• Fysieke barrières: hekken, beperkte toegang tot de laadplek. • Terreinen zijn niet 24/7 toegankelijk. • Er zijn best wat vereisten aan het publiek toegankelijk maken, o.a. volgens AFIR. Dat is al met al best complex • bedrijf moet contracten met CPO-backoffice voor afrekening, roaming etc. en dat kan kostbaar zijn. • Auto's worden niet tijdig verplaatst, waardoor de medewerkers van het bedrijf er last van hebben. • Vandalisme-risico voor bedrijfsladers. • Handhaving is duur en ligt bij bedrijven zelf. • Oude laadpalen (OCPI versie van voor 2019) niet geschikt voor publiek gebruik. • Niet alle laadpasverstrekkers (eMSP's) werken mee. Kennelijk zitten daar economische belangen in de weg omdat roaming vaak duur is en volumes laag.
Welke interventies zijn nodig?	• Ontwikkelen van een rendabel verdienmodel voor de eigenaar. • Lokale samenwerking tussen parkeerterreinen (bedrijven, scholen, etc.), OV en gebruikers. • Gerichte voorlichting aan bedrijven en scholen over gedeeld gebruik zoals die nu ook al wordt gegeven aan woningbouwcorporaties en VVE's. Het is een financiële kans en een duurzame koers

Welke eerste stappen nemen we?	• Enthousiasme bij CPO's benutten (betere bezettingsgraad). • Leren van goede voorbeelden zoals Rijnsweerd (Iwell-terrein met solar carport en weekend P&R).
Wie hebben we nodig?	• NAL (voorbereiding) • Gemeenten (selectie kansrijke plekken) • Bedrijven en scholen
	2 – Integratie van laadfunctie in bestaande objecten (o.a. lichtmasten)
Wat zijn de barrières?	• Lichtmasten staan niet altijd op geschikte laadlocaties. • Veiligheidsregelgeving (omval-eisen) botst met laadfunctie. • Onvoldoende beschikbare stroom in lichtmasten. Op veel lichtmasten staat overdag geen spanning en inschakeling gebeurt met een tijdmechanisme. Aanvullende kabels zijn dus nodig • Laadfunctie is minder zichtbaar voor gebruikers. • inpassen van functionele eisen in kleine behuizing kan ingewikkeld zijn
Welke interventies zijn nodig?	• Aanpassing of verduidelijking regelgeving. • Leren van bestaande successen (Citycharge) of ervaringen zoals in Den Haag en Deventer (lopende pilot) • Verkennen van integratie in marktkast (zoals in Leiden).
Welke eerste stappen nemen we?	• Meer voorbereidingstijd inplannen. • EU-standaardisatie van integreerbare laadoplossingen.
Wie hebben we nodig?	• Overheid (en op een gegeven moment Europa) • ElaadNL / NAL • Fabrikanten • NKL

	4A – Langdurig gebruik van laadsystemen (nieuwe locaties)
Wat zijn de barrières?	• Continu veranderende wet- en regelgeving maakt 15-jarige levensduur onzeker. • Onderdelen kunnen niet altijd eenvoudig mee-evolueren. • Zoutbelasting aan de kust tast palen aan. Om corrosie te voorkomen dient de coating bestand te zijn tegen bijvoorbeeld een zeeklimaat zoals in Den Haag. Dit wordt tot nu toe niet uitgevraagd maar is wel belangrijke factor van de levensduur van de behuizing.
Welke interventies zijn nodig?	• Onderdelen levensduurgericht specificeren (kast 30 jaar, elektronica korter). • Altijd werken met hoogwaardige coatings. • Meer ruimte voor innovatie door minder strakke technische of fysieke eisen aan fabrikanten of exploitanten maar meer functionele eisen te stellen. • Contractueel vastleggen wat er met de laadpalen gebeurt na einde concessieperiode. Laten staan en upgraden of vervangen voor nieuw.
Welke eerste stappen nemen we?	• Niet alle eisen direct verplicht stellen voor alle laadpalen (bijv. lager geplaatst display alleen eisen voor laadpalen bij een invalidenparkeerplek).
Wie hebben we nodig?	• Aanbestedende diensten • Buyer Group • NKL / ElaadNL • I&W (uitvoering AFIR) • Fabrikanten • CPO's • Platform aanbieders
	4B – Langdurig gebruik laadsystemen (overname bestaande locaties)

Wat zijn de barrières?	• 10 jaar oude laadpalen voldoen functioneel niet meer. • ICT is verouderd. • Nieuw te plaatsen en bestaande laadpalen krijgen vaak dezelfde eisen opgelegd. • Onvoldoende inzicht in de staat van bestaande laadpalen. • overname van bestaande palen heeft softwarematige complicaties door verankering in de back-office systemen van de oude CPO. • Daarnaast zijn ingebouwde SIM-kaarten vaak een barrière omdat deze vaak eigendom zijn van de oude CPO en niet zomaar over te nemen, hoewel de e-sim al in opkomst is.
Welke interventies zijn nodig?	• De technische en fysieke eisen niet te strak stellen maar ruimte bieden voor innovatie en creativiteit van de markt • Circulariteit belonen bij aanbestedingen (refurbishment, hergebruik). • Verschil maken tussen eisen voor nieuwe en bestaande laadpalen. • Nauwkeurig asset management voeren op bestaande laadpalen, met fabrikant, leeftijd, platform, OCPI-verise, onderhoudshistorie, etc. zodat bij overname veel duidelijker is waar een nieuwe partij een aanbieding voor maakt. • Bijvoorbeeld een Cloud-oplossing i.p.v. SIM-kaarten
Welke eerste stappen nemen we?	• Minimale eisen vaststellen voor bestaande laadpalen (o.a. cybersecurity). • Geen verplicht display eisen voor bestaande laadpalen. • Ruimte bieden voor creatieve oplossingen: 'stel het wat vast, niet het hoe' (functie-eisen stellen)
Wie hebben we nodig?	• Aanbestedende diensten • Buyer Group • NKL / ElaadNL • I&W (uitvoering AFIR) • Fabrikanten • CPO's • Platform-aanbieders