

AANBIEDINGSBRIEF

Betreft Aanbieding Voortgangsrapportage 2024
Nationale Agenda Laadinfrastructuur

Datum 4-4-2025

Aan Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
dhr. C.A. Jansen

Afschrift aan Ministerie van Klimaat en Groene Groei
mvr. S.T.M. Hermans

**Nationale Agenda
Laadinfrastructuur**

Graadt van Roggenweg 200
3531 AH Utrecht
Postbus 8242
3503 RE Utrecht
www.rvo.nl

Contact

Persoonsgegevens

Geachte heer Jansen,

Met veel genoegen bied ik u hierbij de Voortgangsrapportage 2024 Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) aan. Deze rapportage geeft inzicht in de ontwikkelingen en uitdagingen van de uitrol van laadinfrastructuur in Nederland. Met de uitdagingen omtrent stikstof in de bouw en de groeiende behoefte aan energieonafhankelijkheid speelt de elektrificatie van voertuigen en bouw materieel een steeds belangrijkere rol in de maatschappij. Dankzij de inzet van het Rijk, provincies, gemeenten, marktpartijen en netbeheerders is in 2024 opnieuw grote vooruitgang geboekt op het gebied van laadinfrastructuur. Tegelijkertijd blijven er structurele uitdagingen die vragen om aanvullende maatregelen en beleidsmatige ondersteuning. Graag breng ik deze onder uw aandacht.

Vooruitgang en successen in 2024

Zowel op nationaal als regionaal niveau zijn in 2024 op diverse gebieden belangrijke stappen gezet:

- **Uitbreiding laadinfrastructuur:** de laadinfrastructuur is verder gegroeid, met gemiddeld 1.600 nieuwe publieke laadpunten per maand. Regionale verschillen blijven bestaan: stedelijke gebieden zijn afhankelijker van publieke laadpalen, terwijl in landelijke gebieden vaker thuis wordt geladen. De dekking van het publieke netwerk is nu 83%, en er wordt actief gewerkt aan het wegwerken van de 'witte vlekken'.
- **Slim- en netbewust laden:** er zijn belangrijke stappen gezet. Zo is er een keurmerk voor slimme laadpalen ontwikkeld, is netbewust laden ingevoerd om laadinfrastructuur en de transitie naar elektrisch vervoer op een goede manier in te passen in het energiesysteem, en is grootschalige test gestart met 150 elektrische voertuigen. Deze test moet bevestigen dat voertuigen klaar zijn om slim- en netbewust te laden.
- **Effectievere samenwerking:** de NAL-regio's spelen een cruciale rol in de transitie naar emissievrije mobiliteit. De samenwerking tussen Rijk, provincies, gemeenten, netbeheerders en marktpartijen heeft zich verder versterkt. Dit heeft bijvoorbeeld geleid tot harmonisatie van contracteisen in concessies, integratie van laadinfrastructuur in bredere energievraagstukken en innovatieve pilots met netbeheerders.
- **Logistieke laadoplossingen:** ook de elektrificatie van bedrijfsvoertuigen neemt toe, mede dankzij subsidies en de invoering van zero-emissiezones. Er zijn concrete stappen gezet in het faciliteren van laadoplossingen voor de logistieke sector, zoals aanpakken voor

bedrijventerreinen en handreikingen voor ondernemers. Tevens worden er strategische laadhubs voor logistiek verkend, evenals laadoplossingen voor de bouw en scheepvaart.

- Vergroting structurele capaciteit: de beschikbare capaciteit binnen meerdere NAL-regio's is vergroot. Dit biedt een stevige basis voor verdere ondersteuning van provincies, gemeenten en ondernemers en bevordert regie op het delen van kennis en voortschrijdend inzicht.

Aandachtspunten voor de komende jaren

Ondanks de geboekte vooruitgang kan een aantal structurele uitdagingen de voortgang van de laadinfrastructuur belemmeren. Ik vraag uw aandacht voor de volgende urgente kwesties:

- Structurele financiering na 2025: structurele financiering voor de NAL regio's is voorwaardelijk om de continuïteit van de regionale aanpak die tussen het Rijk, decentrale overheden en netbeheerders voor de periode tot en met 2030 is overeengekomen te waarborgen. Alle decentrale overheden onderstrepen dit belang. De huidige structuur van de NAL-regio's is cruciaal en mag niet verdwijnen door onvoldoende financiële middelen. Zonder voortzetting van financiering door het Rijk vanaf 2026 dreigt een acute terugval in capaciteit, waardoor de huidige regionale uitrol van laadinfrastructuur en expertise weg zal vallen en de vooruitgang in gevaar komt.
- Integrale aanpak van netcongestie: de beperkte netcapaciteit belemmert de uitrol van laadinfrastructuur in steden, op bedrijventerreinen, in de bouw en langs logistieke corridors. Een gezamenlijke inspanning van Rijk, provincies, gemeenten, netbeheerders en marktpartijen is noodzakelijk voor het tegengaan van netcongestie. De NAL constateert dat mobiliteit en energie momenteel afzonderlijk worden aangestuurd, wat leidt tot beleidsmatige tegenstrijdigheden. Een voorbeeld hiervan is het terugdraaien van de korting op energiebelastingen, waardoor laadinfrastructuur duurder wordt. Om dergelijke conflicten te voorkomen, zet de NAL zich in voor een integrale benadering waarin laadinfrastructuur structureel wordt ingebed in het energiesysteem van de toekomst. Dit vraagt om een samenhangende strategie op zowel nationaal- als regionaal-bestuurlijk niveau. Publieke laadinfrastructuur is een van de weinige grootverbruikers waarop gestuurd kan worden, maar voorkomen moet worden dat de eindgebruiker te veel hinder ondervindt. Door de toepassing van slim en netbewust laden draagt laadinfrastructuur bij aan het verminderen van netcongestie, terwijl de verdere uitrol van laadpalen gewaarborgd blijft.
- Afstemming tussen Rijk en provincies over corridorladen: om te zorgen dat laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de instroom van elektrische voertuigen, is vooruit plannen essentieel. Voor provincies is het van groot belang om inzicht te krijgen in de plannen voor laadinfrastructuur langs het hoofdwegennet, zodat zij hun aanpak voor het onderliggende wegennet kunnen afstemmen op de verzorgingsplaatsen en afspraken kunnen maken over laadinfrastructuur op truckparkings. Als dit inzicht niet tijdig duidelijk is, dreigt het risico dat de laadinfrastructuur langs de corridors niet kan voorzien in de laadbehoefte van de logistieke sector.
- Personele capaciteitsbeperkingen: het tekort aan capaciteit binnen gemeenten en installatiebedrijven vormt een groeiende uitdaging bij de uitrol van laadinfrastructuur. De beperkte beschikbaarheid van technisch geschoold personeel is een risico voor de tijdige aanleg van laadinfrastructuur. Om de voortgang niet te vertragen is langdurige financiering nodig om structurele capaciteitsopbouw binnen decentrale overheden te bevorderen.

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur heeft de afgelopen jaren bewezen een effectief instrument te zijn in de coördinatie en realisatie van een toekomstbestendig laadnetwerk. Ik ben ervan overtuigd dat Nederland alleen door een gezamenlijke inzet van alle betrokken partijen haar doelstellingen voor emissievrije mobiliteit kan behalen. Ik ga dan ook graag met u in gesprek over de vervolgstappen die nodig zijn om de voortgang te waarborgen en bovengenoemde uitdagingen structureel op te lossen.

Ik dank u voor uw betrokkenheid en ondersteuning en zie uit naar de verdere samenwerking om de transitie naar duurzame mobiliteit in Nederland succesvol voort te zetten.

Namens de Stuurgroep Nationale Agenda Laadinfrastructuur,

Met vriendelijke groet,

Bescherming Persoonlijke Levensfeer



Marieke Donkervoort
Voorzitter

Bijlage: Voortgangsrapportage 2024 Nationale Agenda Laadinfrastructuur