

Vergaderjaar 2023–2024

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 466**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 juni 2024

Met deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Hiermee wordt invulling gegeven aan de toezegging aan het lid Veltman (VVD) om voor het zomerreces een nieuwe voortgangsrapportage naar de Kamer te sturen.<sup>1</sup>

Daarnaast wordt de Kamer het Actieplan Prijstransparantie aangeboden, dat is opgesteld vanuit de NAL om prijzen van laden inzichtelijker te maken voor de elektrisch rijder. Met het actieplan wordt invulling gegeven aan de motie van de leden Koerhuis (VVD) en Van Ginneken (D66) om met de sector een plan te maken en de elektriciteitsstarieven op laadpalen en langs snelwegen zichtbaar te laten zijn.<sup>2</sup>

Tot slot wordt de Kamer geïnformeerd over twee regelingen waaraan momenteel wordt gewerkt, namelijk de Subsidieregeling Publieke Laadinfrastructuur zwaar vervoer en de Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven.

### **1. Voortgangsrapportage NAL**

Op 23 april 2024 heeft het ministerie de Voortgangsrapportage NAL 2023 ontvangen (Bijlage 2). De rapportage laat een positief beeld zien van de uitrol van laadinfrastructuur in Nederland. Er zijn echter ook uitdagingen, met name op gebied van netcongestie en logistieke laadinfrastructuur.

#### *Landelijk dekkend netwerk*

De NAL werkt toe naar een landelijk dekkend, toegankelijk en toekomstbestendig netwerk van laadinfrastructuur dat meegroeit met het toenemende aantal stekkerauto's. Het uitgangspunt is dat in elke buurt, waar op

<sup>1</sup> Toezegging 15410

<sup>2</sup> Kamerstuk 33 118, nr. 251

straat geparkeerd moet worden, een laadpunt op loopafstand beschikbaar moet zijn.

Er werd in 2023 hard gewerkt om zogenoemde «witte vlekken» op te vullen. De landelijke dekking groeide van 71% in 2023 naar 80% dekking in 2024. Het plaatsingstempo is de afgelopen jaren toegenomen van 800 laadpunten per maand in 2019 tot ruim 1.900 laadpunten in 2023.

Publieke laadpunten worden steeds meer proactief en data-gestuurd geplaatst op basis van gebruik. Eerder was dit vooral op basis van aanvragen. De laaddruk is in de meeste regio's in 2023 nagenoeg gelijk gebleven, net als de verhouding stekkerauto's en laadpunten. Dit geeft aan dat er voldoende laadpunten beschikbaar zijn voor elektrische rijders. Ook scoren alle typen laadpunten een ruim voldoende in het Nationaal Laadonderzoek<sup>3</sup>.

#### *Nieuwe samenwerkingsovereenkomst*

Vanwege de toenemende laadbehoefte – ook vanuit andere typen elektrische modaliteiten – is in oktober 2023 de Samenwerkingsovereenkomst Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2 ondertekend.<sup>4</sup> Deze loopt tot en met 2030. Het accent is verschoven naar het verdichten van het netwerk van publieke laadpunten voor personenvervoer en het realiseren van een landelijk dekkend laadnetwerk voor alle typen elektrische modaliteiten.

#### *Netcongestie en slim laden*

In 2023 is de krapte op het elektriciteitsnet toegenomen. Vanuit het Landelijk Actieprogramma Netcongestie worden hierop acties ondernomen waarover de Kamer door de Minister voor Klimaat en Energie in januari is geïnformeerd.<sup>5</sup> Slim laden is een noodzakelijke voorwaarde om te zorgen voor een stabiel en betaalbaar elektriciteitsnetwerk. In de actieagenda netcongestie laagspanningsnetten is het actieplan «Slim laden voor iedereen»<sup>6</sup> geborgd.

«Slim laden voor iedereen» is een nationaal opschalingsprogramma dat ervoor zorgt dat elektrisch vervoer bijdraagt aan de energietransitie en in het energiesysteem past. Via het actieplan «Slim laden voor iedereen» werkt de NAL met netbeheerders, gebruikersorganisaties en marktpartijen toe naar 60% slimme laadsessies in 2025. Inmiddels is een handreiking netbewust laden voor publieke laadpalen opgeleverd en wordt onder andere gewerkt aan een keurmerk voor private slimme laadpalen en diensten. Ook actualiseert de NAL elke twee jaar de prognoses voor elektrisch vervoer en geeft daarmee de netbeheerder inzicht hoe het net effectief uit te breiden.

#### *Logistiek*

Er worden belangrijke stappen gezet om te komen tot een landelijk dekkend basisnetwerk van publieke toegankelijke logistieke laadlocaties. Dat moet ook, omdat het aantal elektrische vrachtvoertuigen gestaag toeneemt en daarmee ook de laadbehoefte. De afspraken uit de Samenwerkingsovereenkomst Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2 spelen een

<sup>3</sup> Nationaal Laadonderzoek 2023 | RVO

<sup>4</sup> Stcrt. 2024, nr. 2937

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 023, nr. 458

<sup>6</sup> Actieplan Slim Laden voor iedereen

belangrijke rol bij de realisatie van voldoende logistieke laadinfrastructuur in de aankomende jaren.

Ook doet de NAL-werkgroep logistiek veel onderzoek, brengt betrokken partijen bij elkaar en stimuleert samenwerking om de realisatie van logistieke laadinfrastructuur te versnellen. Vanuit de werkgroep zijn er belangrijke onderzoeken en handreikingen opgeleverd,<sup>7</sup> onder andere voor beleidsmakers om laadbeleid voor logistiek te ontwikkelen en voor bedrijven om laadinfrastructuur te realiseren. Onderzoeken geven bedrijven inzicht in mogelijkheden om laadinfrastructuur op eigen terrein te realiseren en te delen, evenals de kosten van elektrisch laden op eigen terrein of het laden van elektrische voertuigen bij beperkte netcapaciteit.

## 2. Prijstransparantie

Prijstransparantie bevordert concurrentie en geeft vertrouwen aan de elektrisch rijder. Dit is essentieel voor de grootschalige overstap naar elektrisch rijden. De gebruiker moet in staat worden gesteld om de kosten van het rijden te beperken en af te zetten tegen de geboden kwaliteit van laden.

### *Benchmark*

De Benchmark Prijstransparantie 2023<sup>8</sup> van het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) toont dat prijstransparantie stagneert. Het Nationaal Laadonderzoek 2023 constateert daarnaast dat de helft van de elektrisch rijders vaak niet of nooit de prijs weet bij een publieke laadpaal. Dat is reden tot zorg. Daarom heeft de Staatssecretaris van IenW laadpaalexploitanten en laaddienstverleners per brief opgeroepen om grotere verantwoordelijkheid te nemen op prijstransparantie. Nationale en Europese wet- en regelgeving schrijven transparante prijzen voor.<sup>9</sup> Laadpaalexploitanten en laaddienstverleners zijn daarin verantwoordelijk gesteld om de prijs van laden inzichtelijk te maken en om voor een accurate afrekening te zorgen.

### *Actieplan*

Ook op sectoraal niveau moeten stappen worden gezet. Daarvoor is in samenwerking met diverse belanghebbenden het Actieplan Prijstransparantie opgesteld. Binnen de NAL-werkgroep Open Protocollen, Markten & Data is een taakgroep Prijstransparantie opgericht.<sup>10</sup> Deze taakgroep ziet toe op de uitvoering van diverse actielijnen. Hieronder zijn een aantal belangrijke acties genoemd:

- Met de Vereniging Elektrisch Rijden (VER), branchevereniging DOET en Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) wordt gewerkt aan betere informatievoorziening voor elektrische rijders over de totstandkoming van de prijs aan de paal en het belang van prijsbewustzijn. Hier worden kanalen van het Rijk en het netwerk van de partijen voor gebruikt.
- In het kader van open data wordt een Nationaal Toegangspunt (NAP) ontwikkeld met basisinformatie over laadpunten, dat toegang tot data en innovatie moet stimuleren.
- Over verbeterde prijsvermelding ter plekke start een onderzoek naar de kosten van displays en betaalmethoden voor ad-hoc laden, terwijl

<sup>7</sup> NAL werkgroep logistiek | Nationale Agenda Laadinfrastructuur

<sup>8</sup> Benchmark 2023 | NKL

<sup>9</sup> AFIR (artikel 5.3 en 5.5.), het Besluit prijsaanduidingen producten (artikel 3 en 4), het Burgerlijk Wetboek (boek 6, afdeling 3A, artikel 193d)

<sup>10</sup> Werkgroep Open protocollen en markten | NAL

- aanduiding van prijzen langs het hoofdwegennet wordt geborgd in beleid ten aanzien van de verzorgingsplaatsen.
- Vereniging DOET, eViolin en de EVRoaming Foundation werken aan verbeterde en geautomatiseerde informatie-uitwisseling tussen laadpaalexploitanten en laaddienstverleners van tarieven en kosten, om zo laden met abonnement te verbeteren.
  - Het ministerie onderzoekt met de NAL-regio's, DOET, NVDE en NKL de versimpeling van de tariefopbouw en geharmoniseerde indexaties. Deze actie moet gaan bijdragen aan eenvoud en meer voorspelbare prijsontwikkeling.
  - We blijven prijstransparantie monitoren in de benchmark Prijstransparantie en het Nationaal Laadonderzoek. Daarnaast stemmen we onze inzet af met de Autoriteit Consument & Markt (ACM). Via ambtelijke gesprekken met ACM wordt zo invulling gegeven aan de toezegging aan het lid Thijssen<sup>11</sup> (GL-PvdA) over het verzoek aan ACM om onderzoek te doen naar de prijzen voor elektrisch rijden.

### **3. Subsidieregelingen Publieke en Private Laadinfrastructuur**

Het ministerie werkt aan een tweetal subsidieregelingen om de realisatie van (logistieke) laadinfrastructuur verder te versnellen. Dit met het oog op de Alternative Fuels and Infrastructure Regulation (AFIR) die doelen stelt voor de realisatie van voldoende tank- en laadinfrastructuur richting 2025 en verder. Dit zijn de Subsidieregeling Publieke Laadinfrastructuur zwaar vervoer (SPuLa) en de Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven (SPriLa). Op 4 maart is de Kamer over de (toen aanstaande) internetconsultaties van beide regelingen geïnformeerd.<sup>12</sup> De consultaties zijn inmiddels afgerond en het streven is beide regelingen nog voor het zomerreces te publiceren in de Staatscourant. De regelingen zullen in het najaar worden opengesteld.

De financiële middelen voor de SPuLa zijn onderdeel van de Voorjaarsnota 2024 en openstelling van de regeling vindt plaats na goedkeuring door de Tweede en Eerste Kamer. De verwachting is dat de Eerste Kamer na het zomerreces zal stemmen over de Voorjaarsnota 2024.

Ook de beschikbaarheid van de financiële middelen voor de SPriLa is deels afhankelijk hiervan. Daarnaast kent de openstelling van de SPriLa een langere voorbereidingstijd dan eerder werd aangenomen. Dit wordt veroorzaakt door toenemende complexiteit van de regeling, onder andere door het toevoegen van de mogelijkheid van subsidiëring van batterijopslag in combinatie met laadinfrastructuur. Deze toevoeging wordt gedaan naar aanleiding van de vele verzoeken van ondernemers en brancheverenigingen die ontvangen zijn in de internetconsultatie.

Tot slot, het Nederlandse laadnetwerk is nog steeds één van de meest fijnmazige en kwalitatief hoogstaande netwerken ter wereld. Dankzij intensieve samenwerking met partijen in de NAL kunnen we de kansen en uitdagingen, horende bij de energietransitie, het hoofd bieden. Zo blijven we samen internationaal aan kop.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers

---

<sup>11</sup> Toezegging 202401-032 / 2024A00493

<sup>12</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 446