

Vergaderjaar 2021–2022

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 351

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 juni 2022

Naar aanleiding van mijn toezegging in het Commissiedebat Duurzame Mobiliteit met uw Kamer op 31 maart jl. (Kamerstuk 31 305, nr. 339) informeer ik u hierbij over de stappen die ik zet om het aantal laadpunten voor personenauto's uit te breiden. Tevens wordt met deze brief invulling gegeven aan de motie van de leden De Hoop en Koerhuis over een plan voor voldoende laadpalen in landelijke gebieden¹ en de motie van de leden Koerhuis en Van Ginneken over de afspraken met gemeenten en provincies over het plaatsen van laadpunten voor de komende twee jaar en groeipad tot 2030², ingediend tijdens het Tweeminutendebat Duurzaam vervoer op 1 juni.

In deze brief ga ik in op de volgende onderwerpen:

- 1) Huidige stand van zaken met betrekking tot de laadinfrastructuur en de manier waarop de uitrol van publieke laadinfrastructuur is georganiseerd.
- 2) Trends en ontwikkelingen die de uitrol van laadinfrastructuur beïnvloeden.
- 3) Stappen die ik zet om de groei van de laadinfrastructuur op peil te houden:
 - a) Het opstellen van een definitie van een landelijk dekkend laadnetwerk die gebruikt wordt om waar nodig laadinfrastructuur bij te plaatsen en zo overal in Nederland laadzekerheid te bieden.
 - b) Het stimuleren van privaat laden (thuis of op werk) door bedrijven te informeren over mogelijkheden, VvE's te ondersteunen met informatie en het verkennen van een subsidie voor slimme laadpunten.
 - c) De samenwerkingsafspraken tussen rijk en regio's worden vernieuwd zodat publieke laadinfrastructuur verder opgeschaald kan worden.

¹ Kamerstuk 31 305, nr. 344

² Kamerstuk 31 305, nr. 346

- d) Het door ontwikkelen van snellaadinfrastructuur op het hoofdwegennet in samenwerking met onder andere Rijkswaterstaat en op het onderliggende wegennet in samenwerking met de regio's.
- e) Slim laden meer toepassen en impact van toekomstige laadbehoefte op het elektriciteitsnet in kaart brengen met prognoses.

1. Stand van zaken laadinfrastructuur

Al sinds de opkomst van elektrisch vervoer werkt Nederland actief aan de ontwikkeling van laadinfrastructuur. Nederland heeft hierdoor het meest dichte publiek toegankelijke laadnetwerk ter wereld en de toegang is nergens zo eenvoudig als hier. Veel nieuwe ontwikkelingen starten in Nederland, en worden internationaal geëxporteerd. Zo kennen grote internationale laadpaal fabrikanten en platformaanbieders een Nederlandse oorsprong en zijn open standaarden voor laadinfrastructuur van Nederlandse komaf. Inmiddels zijn er circa 7.000 FTE werkzaam in de elektrisch vervoersector met een omzet van ruim € 4 miljard.

Vanuit de rijksoverheid is continu in samenwerking met de medeoverheden en marktpartijen gewerkt aan de opschaling van de (publiek toegankelijke) laadinfrastructuur. Als onderdeel van het Klimaatakkoord is dit verder geformaliseerd in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) waarin Rijk, regionale overheden, netbeheerders en marktpartijen samenwerken.

In de NAL is afgesproken dat de uitrol van laadinfrastructuur op regionale schaal wordt aangepakt. In dit kader zijn zes regionale samenwerkingsverbanden opgericht die gemeenten ondersteunen bij de uitrol van laadinfrastructuur in Nederland³. Dit gebeurt onder andere door het uitschrijven van regionale concessies voor publiek toegankelijke laadpunten. Door de gestructureerde samenwerking tussen de regio's en het Rijk is de uitrolsnelheid hiervan verdrievoudigd. Het Rijk ondersteunt de regio's financieel⁴, voert regie over de uitrol en werkt actief mee aan regio overstijgende opgaven zoals slim laden, veiligheid en prijstransparantie. In verschillende NAL-werkgroepen zijn bovendien andere relevante stakeholders vanuit de marktpartijen, netbeheerders en gebruikers actief vertegenwoordigd. Zo werken we in Nederland samen aan de opschaling van laadinfrastructuur.

Over de laadinfrastructuur voor andere doelgroepen zoals logistiek informeer ik u voor het eind van dit jaar in een separate brief. Hierin neem ik onder andere ontwikkelingen als de zero-emissiezones, waar vanaf 2025 extra laadbehoefte ontstaat, mee. Specifiek voor logistiek is daarbij nu een vliegende brigade ingericht die NAL regio's en decentrale overheden gaat ondersteunen bij het in kaart brengen van de laadvraag en laadprognoses voor zware voertuigen. Dit inzicht moet ervoor zorgen dat de logistieke laadvraag en beschikbare netcapaciteit zo goed mogelijk op elkaar aan blijven sluiten.

Jaarlijks informeer ik u over de uitvoering van de NAL. Bij deze brief is dan ook de voortgangsrapportage over 2021 toegevoegd (zie bijlage 1 en 2). De monitoringdata die hieraan ten grondslag liggen kunnen op ieder moment worden opgevraagd via de website van de NAL⁵. Nederland telt inmiddels 100.000 publiek toegankelijke (snel)laadpunten en naar schatting circa 200.000 private laadpunten. De groei van het aantal laadpunten gaat gelijk op met de groei van het aantal elektrische personenauto's: de verhouding tussen het aantal laadpunten en auto's is

³ <https://agendalaadinfrastructuur.mett.nl/regios/default.aspx>

⁴ <https://wetten.overheid.nl/BWBR0043753/2020-07-01>

⁵ <https://www.agendalaadinfrastructuur.nl/monitoring+2021/default.aspx>

al jaren constant. Kortom, elektrische rijders in Nederland kunnen rekenen op een adequaat laadnetwerk. De komende jaren neemt het aantal elektrische auto's naar verwachting snel toe. Daarvoor is het van belang dat het laadnetwerk meegroeit en laden voor iedereen eenvoudig toegankelijk is.

2. Trends en ontwikkelingen

Elektrisch rijden en laden ontwikkelt in een hoog tempo. Deze ontwikkelingen zijn van belang voor toekomstig beleid. Graag neem ik u mee in de belangrijkste ontwikkelingen die van invloed zijn op de uitrol van laadinfrastructuur.

Het laadgedrag verandert

De actieradius van elektrische auto's is in de afgelopen jaren fors toegenomen. Een rijbereik van 250 tot 350km is eerder regel dan uitzondering, en neemt naar verwachting de komende jaren nog verder toe. Waar het met een beperkte actieradius nodig is om na elke rit te laden is dat met dit rijbereik niet langer het geval. In combinatie met een toenemend vertrouwen in de techniek betekent dit dat elektrische auto's minder vaak gaan laden, en meer energie «tanken» per laadbeurt. Hierdoor kan één (publiek toegankelijk) laadpunt steeds meer elektrische auto's bedienen. Het laadnetwerk kan hierdoor steeds beter worden benut. Daarnaast kan gestuurd worden op locaties waar laden groot-schalig mogelijk is, bijvoorbeeld op werklocaties waar het ook aantrekkelijk is om duurzame energie op te wekken.

Snelladen wordt steeds sneller en het aanbod neemt toe

Naast het rijbereik is het laadvermogen waarmee elektrische auto's kunnen laden fors gegroeid. Steeds vaker is een laadvermogen van 150kW of meer gangbaar, met een verdere groei naar 350kW. Dit betekent dat 10 minuten laden weer genoeg energie geeft om honderden kilometers te rijden. Daarmee lijkt snelladen steeds meer op tanken. Het aantal snellaadlocaties neemt daarbij fors toe. Steeds meer locaties gericht op een kort verblijf – zoals super- en bouwmarkten – kondigen investeringen in snelladers aan als service voor klanten. Met deze ontwikkelingen kan snelladen steeds meer een aantrekkelijk alternatief zijn naast het reguliere parkeerladen bij een laadpaal in de straat

Steeds meer elektrische auto's vs. beperkte net- en uitvoeringscapaciteit

Door de exponentiele groei van het aantal elektrische auto's is opschaling van het aantal laadpunten noodzakelijk. Zowel beschikbare fysieke ruimte als net- en uitvoeringscapaciteit is schaars. Dit vraagt om een planmatige aanpak voor de realisatie van laadinfrastructuur. Dit wil ik bereiken door het opstellen van plankaarten met de locaties van toekomstige publieke laadpunten, het aanwijzen van snellaadlocaties en data-gestuurd verdichten van het laadnetwerk.

Daarnaast biedt het toepassen van laadmethoden zoals slim laden en bidirectioneel laden nieuwe mogelijkheden. Slim laden kan helpen om de piekbelasting met wel 20% in Nederland te verminderen waardoor circa € 1,4 miljard aan investeringen in netverzwaring vermeden kunnen worden⁶.

Bidirectioneel laden biedt aanvullende mogelijkheden door de elektrische auto in te zetten als «accu op wielen» die tijdens piekvraag energie terug

⁶ Slim laden must have bij de groei van elektrisch vervoer. APPM en CE Delft, 2019.

kan leveren aan het elektriciteitsnet. Om deze vormen van laden verder te ontwikkelen heb ik in 2019 het innovatieprogramma slimme laadpleinen opgezet. De uitkomsten van dit programma worden inmiddels op steeds meer plekken toegepast.

3. Stappen voor toekomstige laadinfrastructuur

Op basis van de trends en ontwikkelingen zet ik de volgende stappen om de groei van de laadinfrastructuur op peil te houden.

Sturen op laadzekerheid voor elektrische rijders

Het doel van het ontwikkelen van de laadinfrastructuur is het zorgen voor laadzekerheid van elektrische rijders. Op die manier vormt laadinfrastructuur geen belemmering voor de verdere opschaling van elektrisch rijden. Om te bepalen wanneer sprake is van voldoende laadzekerheid heb ik samen met de NAL-regio's een definitie voor een landelijk dekkend laadnetwerk ontwikkeld (zie bijlage 3). De definitie maakt inzichtelijk wanneer sprake is van voldoende laadinfrastructuur. Op basis van deze definitie is duidelijk waar verdere uitbreiding van het basisnetwerk en verdere verdichting van het bestaande laadnetwerk nodig is. Zodat ook mensen in landelijke gebieden waar nodig gebruik kunnen maken van publiek toegankelijke laadinfrastructuur. Over de benodigde ontwikkeling van het laadnetwerk maak ik uitvoeringsafspraken met de NAL-regio's.

Aanvullend op het meten van de laadzekerheid is het van belang zicht te hebben op de toekomstige laadbehoefte. Met het opstellen van de NAL in 2019 is geprognoseerd dat er in totaal 1,7 miljoen laadpunten nodig zijn in 2030 om alle elektrische voertuigen te kunnen laden. Het grootste deel hiervan bestaat uit laadpunten op privaat terrein (1,3 miljoen). Voor de laadinfrastructuur in de publieke ruimte waren naar schatting circa 400.000 laadpunten (circa 200.000 laadpalen) nodig. Omdat technologische ontwikkelingen elkaar snel opvolgen ga ik de prognoses voor het toekomstige aantal laadpunten uit de NAL actualiseren. Hierbij maak ik ook onderscheid in de regionale verschillen, zoals stedelijk en landelijk gebied. De geactualiseerde versie zal vervolgens gebruikt worden om een nieuw groepspad naar 2030 te ontwikkelen.

Privaat laden als basis

Bij de realisatie van nieuwe laadinfrastructuur is de ladder van laden het uitgangspunt: waar het kan laadt een elektrische rijder buiten de openbare ruimte op eigen terrein (zoals thuis), gevolgd door een semipublieke locatie (bijvoorbeeld op het werk of in een parkeergarage) en als er geen andere mogelijkheden zijn in de openbare ruimte. Waar het kan zet ik in op laadoplossingen op eigen terrein van huishoudens, en bedrijven. Publieke laadinfrastructuur wordt alleen gerealiseerd als dat nodig is. Uit onderzoek blijkt dat de ontwikkeling van privaat laden nog achterblijft op de mogelijkheden (zie bijlage 4). Om de mogelijkheden voor privaat laden optimaal te benutten zal ik de aanpak voor privaat laden vanuit de rijksoverheid intensiveren, hiervoor zet ik in op:

- Het zorgen voor betere informatievoorziening naar met name bedrijven over de realisatie van laadinfrastructuur op eigen terrein. Hiervoor ga ik in overleg met de NAL-regio's, gemeenten en het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL);
- Voor Verenigingen van Eigenaren (VvE's) zijn de nodige maatregelen getroffen in onder andere de informatievoorziening. Daarnaast is een subsidie beschikbaar om VvE's te ondersteunen bij de advisering over de installatie van laadinfrastructuur;

- Het verkennen van de mogelijkheden naar het subsidiëren van slimme private laadpunten (voor o.a. bedrijven, particulieren en VvE's) om op die manier de uitrol van private laadinfrastructuur te versnellen en slim laden op deze locaties te stimuleren.

Voldoende publieke laadinfrastructuur

In de ladder van laden blijft publiek laden een belangrijk onderdeel omdat circa twee derde van de Nederlandse huishoudens niet op eigen terrein kan laden.

Daarom zet ik in op continuering en opschaling van de uitrol van publieke laadinfrastructuur via de NAL-regio's. Dit doe ik door:

- Het vernieuwen van de in 2023 aflopende samenwerkingsovereenkomsten met de NAL-regio's. De focus ligt daarbij op het continueren van de regionale aanbestedingen voor publieke laadinfrastructuur. Dit biedt gemeenten de mogelijkheid om eenvoudig mee te doen en levert duidelijkheid en uniformiteit op voor elektrische rijders. Onderdeel van deze samenwerking zijn concrete afspraken over opschaling van de laadinfrastructuur, passend bij de regionale context en het kader voor een dekkend laadnetwerk;
- In regio's waar dat nodig is verken ik of het mogelijk is om vanuit het Rijk financieel bij te dragen aan een versnelling van de plaatsing van laadpunten op witte vlekken in het basisnetwerk (zie ook bijlage 3).
- Het vereenvoudigen van de werkwijzen voor gemeenten, bijvoorbeeld waar het gaat om het nemen van verkeersbesluiten. Ik verken de mogelijkheden om het nemen van verkeersbesluiten voor laadinfrastructuur te beperken.

Snelladen als zekere voorziening

De snellaadinfrastructuur vervult steeds meer een belangrijke rol voor het bereiken van laadzekerheid voor elektrische rijders. Voor de ontwikkeling van het snellaadnetwerk zet ik in op:

- Het verder doorontwikkelen van snellaadinfrastructuur langs de Rijkswegen, hiervoor werk ik intensief samen met o.a. Rijkswaterstaat. Dit hangt samen met de herziening van het voorzieningenbeleid voor verzorgingsplaatsen. Hierover is uw kamer in december 2021 geïnformeerd⁷. Daarnaast ben ik gestart met pilots om inzicht te krijgen op welke wijze de benodigde extra netcapaciteit bij verzorgingsplaatsen gerealiseerd kan worden;
- Het ontwikkelen van snellaadinfrastructuur op het onderliggend wegennet, waarvoor ik de NAL-regio's vraag een plan van aanpak op te stellen. Hierbij houd ik nadrukkelijk rekening met de behoefte aan snellaadinfrastructuur die bijvoorbeeld ook vanuit bestelvoertuigen gaat ontstaan en diverse dienstverleners de mogelijkheid biedt om over stappen op elektrisch rijden.

Aandacht voor netcapaciteit: slim laden de norm

De schaarse netcapaciteit kan, als gevolg van verduurzaming vanuit vele sectoren naast mobiliteit, een belangrijke barrière zijn in de toekomstige opschaling van laadinfrastructuur. Netverzwaring kost immers tijd en resulteert in hoge maatschappelijke kosten. Dit voor mij een punt van zorg, omdat deze uitdaging zich vandaag de dag al aandient en ik zet daarom in op een aantal gerichte acties:

- Slim laden biedt de mogelijkheid om elektrische auto's zoveel mogelijk duurzaam te laden binnen de grenzen van het energiesysteem.

⁷ Kamerstuk 31 305, nr. 337

Hiervoor ontwikkel ik samen met de NAL-regio's, netbeheerders en marktpartijen een aanpak die zorgt dat slim laden de norm is voor elke parkeerlaadsessie vanaf 2025;

- Via prognoses breng ik de toekomstige behoefte aan netcapaciteit voor laadinfrastructuur in kaart. Op basis hiervan ontstaat inzicht in mogelijke knelpunten in de beschikbare netcapaciteit. Over die knelpunten ga ik met de betreffende partijen in gesprek.

Financiering

De plannen voor de realisatie van de laadinfrastructuur vragen om financiering van de uitvoeringscapaciteit bij regio's en gemeenten, en financiering van de laadinfrastructuur zelf. Voor dit laatste onderdeel zal ik een beroep doen op het Klimaat Transitie Fonds, om tot uitvoering te kunnen komen.

Tot slot

In deze brief heb ik u inzicht gegeven in de huidige stand van zaken, de verwachte ontwikkelingen en de maatregelen die ik tref om te zorgen voor voldoende laadinfrastructuur voor elektrische personenauto's. De realisatie van laadinfrastructuur is geen taak en verantwoordelijkheid van de rijksoverheid alleen. Nauwe samenwerking met de regio's, gemeenten, netbeheerders en marktpartijen en ministeries is randvoorwaardelijk. Daarop zal ik blijven inzetten, inspelend op alle nieuwe ontwikkelingen in elektrisch rijden en laden die nog gaan komen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen