

Vergaderjaar 2022–2023

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 407

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 juni 2023

Hierbij informeer ik u over de voortgang van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) en de stappen die ik zet om het laadnetwerk voor personenauto's verder uit te breiden. Daarnaast geef ik invulling aan de toezegging aan het lid Koerhuis (VVD) om in gesprek te gaan met gemeenten over tijdelijke oplossingen voor Verenigingen van Eigenaren (VvE)¹. Tevens wordt de Kamer met deze brief geïnformeerd over de toezegging aan het lid Van Ginneken (D66) om inzicht te geven in regionale prijsverschillen² en de motie van het lid Koerhuis (VVD) om het groeipad van laadpunten tot 2030 in kaart te brengen³.

In deze brief ga ik in op de volgende onderwerpen:

1. Huidige stand van zaken met betrekking tot het laadnetwerk in Nederland
2. Aandachtspunten en acties die van invloed zijn op de uitrol van laadinfrastructuur:
 - a. Laadprijzen
 - b. Netcongestie
 - c. Nieuwe samenwerkingsovereenkomst
 - d. Laden bij Verenigingen van Eigenaren

1. Huidige stand van zaken

Jaarlijks informeer ik u over de uitvoering van de NAL, bijgevoegd vindt u dan ook de voortgangsrapportage over 2022 en de bijbehorende aanbestedingsbrief van de voorzitter van de NAL (zie bijlage 1 en 2). De monitoringsdata die aan de voortgangsrapportage ten grondslag liggen

¹ Kamerstuk 31 305, nr. 364

² Kamerstukken 31 305 en 32 813, nr. 384

³ Kamerstuk 36 200 XII, nr. 45

kunnen vanaf nu op ieder moment worden opgevraagd via de website van de NAL⁴.

Nederland telt inmiddels circa 125.000 publiek toegankelijke (snel)laadpunten en circa 375.000 private laadpunten. De voorzitter van de NAL constateert dat de uitrol goed verloopt, dat stemt mij positief. Uiteraard zijn er ook uitdagingen. Zo besteed ik extra aandacht aan de ontwikkeling van het landelijk dekkend laadnetwerk waar op verzoek van de Kamer aan gewerkt wordt. Om de transitie naar elektrisch rijden te ondersteunen is het van belang dat ook autorijders zonder eigen oprit in de buurt kunnen laden. Dit vraagt om de aanwezigheid van een landelijk dekkend laadnetwerk. Het uitgangspunt is dat in elke buurt, met uitzondering van het niet-stedelijk gebied⁵, een laadpunt op loopafstand beschikbaar moet zijn. In de bijgevoegde voortgangsrapportage zijn de witte vlekken per provincie in kaart gebracht. Deze witte vlekken geven aan in welke buurt nog geen publiek laadpunt beschikbaar is. Het doel is om deze witte vlekken versneld te voorzien van een laadpunt zodat er eind 2025 sprake is van een landelijk dekkend laadnetwerk voor bestemmingsladen.

De uitrol van het landelijk dekkend laadnetwerk is belegd bij de NAL-samenwerkingsregio's en is onderdeel van de reeds bestaande regionale uitrolstrategie. Lokaal wordt afgewogen wanneer wordt ingezet op verdichting van het huidige laadnetwerk en wanneer laadpunten ten behoeve van het landelijk dekkend laadnetwerk gerealiseerd worden. Zo groeit het laadnetwerk mee met de huidige laadbehoefte van inwoners en bereiden we ons voor op de toekomstige laadbehoefte in alle delen van Nederland.

2. Aandachtspunten en acties

Elektrisch rijden en laden ontwikkelen in een hoog tempo. Graag neem ik de Kamer mee in de belangrijkste aandachtspunten en acties die van invloed zijn op de uitrol van laadinfrastructuur.

Laadprijzen

De laadprijzen zijn het afgelopen jaar gestegen als gevolg van de hoge energieprijzen. Dit vind ik zorgelijk, omdat het de groei van elektrisch vervoer remt. Tegelijkertijd vind ik het uitlegbaar dat laadprijzen periodiek geïndexeerd worden. Zo blijft een gezonde business case voor de laadpaalexploitant in stand en daalt de laadprijs wanneer elektriciteitsprijzen dalen. NAL-samenwerkingsregio's maken hierover afspraken in contracten met laadpaalexploitanten. Het is in ieders belang dat laadpaalexploitanten blijven investeren in de groei van het Nederlandse laadnetwerk.

Met betrekking tot laadprijzen onderneem ik verschillende acties die drie doelen dienen:

1. Een concurrerende laadprijs: Mijn instrumenten om laadprijzen te laten concurreren met benzineprijzen zijn beperkt. Samen met NAL-samenwerkingsregio's werk ik aan de uitwerking van het toepassen van dynamische prijzen op laadinfrastructuur. Deze implementatie geeft een elektrische rijder de mogelijkheid om een keuze te maken over het moment en daarmee het tarief waarvoor diegene de auto oplaadt.
2. Transparantie van de laadprijs verhogen. Momenteel werk ik met het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur aan een nieuwe

⁴ Monitoring Landelijk | Nationale Agenda Laadinfrastructuur

⁵ Stedelijkheid (cbs.nl)

benchmark om beter zicht te krijgen op de problematiek rondom prijstransparantie. De prijstransparantiebenchmark is naar verwachting klaar in november. Vervolgens ga ik samen met de sector aan de slag om een plan te maken en de elektriciteitsstarieven op laadpalen en langs snelwegen zichtbaar te maken⁶. Daarbij zal ik de richtlijnen van de Alternative Fuel Infrastructure Regulation als uitgangspunt hanteren en zo voorsorteren op toekomstige regelgeving.

3. Redelijke regionale verschillen tussen laadprijzen. Regionale prijsverschillen ontstaan onder andere omdat NAL-samenwerkingsregio's verantwoordelijk zijn voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur en in dat kader concessies uitgeven. Momenteel bespreek ik met de NAL-samenwerkingsregio's wat we op de korte termijn kunnen organiseren om substantiële prijsontwikkelingen te beperken, zoals de toepassing en vormgeving van indexaties. Met de NAL-samenwerkingsregio's bespreken we de component prijs als onderdeel van de harmonisering van contracten die NAL-samenwerkingsregio's sluiten.

Netcongestie

Het afgelopen jaar hebben netbeheerders meermaals congestiegebieden aangewezen waar geen nieuwe netaansluitingen gerealiseerd kunnen worden. De realisatie van snellaadinfrastructuur komt nu al in het gedrang. Dit is voornamelijk voor de transitie in de zware logistiek een uitdaging⁷. Het is terecht dat verschillende brancheorganisaties hier het afgelopen jaar aandacht voor gevraagd hebben. Hierover ben ik reeds in gesprek met het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.

Het verdelingsvraagstuk van netcapaciteit vindt zowel op provinciaal als landelijk niveau plaats. Daarom onderneem ik samen met de NAL-samenwerkingsregio's en netbeheerders de volgende acties om te borgen dat de energiebehoefte van mobiliteit wordt meegenomen in de afweging van capaciteitsverdeling:

1. Mobiliteit meenemen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat. De NAL-samenwerkingsregio's spannen zich in om de toekomstige energiebehoefte van mobiliteit te agenderen bij provinciale besturen. Zij werken nauw samen met netbeheerders en de relevante stakeholders om de juiste data hiervoor te verzamelen.
2. Het Ministerie van IenW neemt actief deel aan het Landelijk Actieprogramma Netcongestie⁸ om zo in gezamenlijkheid te komen tot mitigerende maatregelen die bij zullen dragen aan de afname van overbelaste netten.
3. Actief uitrollen van Slim Laden. Intussen werkt het Ministerie van IenW met verschillende betrokkenen aan de uitwerking van het Programma Slim Laden voor iedereen, zodat slim laden in 2025 geïmplementeerd zal worden en als norm zal gaan gelden.

Nieuwe samenwerkingsovereenkomst

De publieke taak voor de realisatie van laadinfrastructuur is georganiseerd middels een samenwerkingsovereenkomst tussen het Ministerie van IenW, provincies en netbeheerders. Dit jaar actualiseer ik de overeenkomst met alle betrokkenen, omdat de huidige overeenkomst eind 2023 afloopt. Alle partijen maken afspraken over de doelstellingen, de verdeling van verantwoordelijkheden en een passende organisatiestructuur die

⁶ Kamerstuk 33 118, nr. 251

⁷ Kamerstuk 31 305, nr. 406

⁸ Landelijk Actieprogramma Netcongestie.pdf

voortgang monitort en evalueert. Ik verwacht de overeenkomst in het najaar samen met alle provincies en regionale netbeheerders te ondertekenen.

Onderdeel van de nieuwe samenwerkingsovereenkomst zijn prognoses van het aantal benodigde laadpunten. In het Klimaatakkoord is een prognose gemaakt voor het aantal laadpunten dat nodig is om laadzekerheid te bieden aan alle personen- en lichte bestelauto's. Het opstellen van prognoses is een intensief traject en vereist juiste informatie om tot gedegen cijfers te komen. Daarbij heeft de verwachte ingroei van elektrische auto's veel invloed op het aantal benodigde laadpunten. Uit de Klimaat- en Energieverkenning 2023 (KEV2023) zal blijken wat het effect van het maatregelenpakket uit de Voorjaarsnota is op de ingroei van elektrische auto's. Op basis van de KEV2023 werk ik de nieuwe prognose, als onderdeel van de samenwerkingsovereenkomst, uit.

Laden bij Verenigingen van Eigenaren

De voortgangsrapportage leert mij dat we stappen zetten om het laden bij VvE's te realiseren. Aanvullend op de beschreven acties, ben ik in gesprek gegaan met gemeenten om te kijken of er tijdelijke oplossingen mogelijk zijn voor EV-rijders met een eigen parkeerplek in een garagebox of in een VvE met een parkeergarage. Uit dit gesprek blijkt dat gemeenten weinig mogelijkheden zien voor tijdelijke oplossingen onder andere vanwege:

1. Laadzekerheid wordt geboden met een diverse laadmix. EV-rijders kunnen (tijdelijk) terecht bij diverse laadoplossingen in de buurt zoals publiek snelladen en laden op bestemmingen zoals werk of winkels.
2. Tijdelijke oplossingen zijn zelden tijdelijk. Het is voor gemeenten niet uitlegbaar aan bewoners om tijdelijke oplossingen te implementeren en tegelijkertijd de gelijke behandeling tussen inwoners te borgen. Bijvoorbeeld als het gaat over parkeervergunningen, parkeerdruk en bewoners die eerder hebben geïnvesteerd in laadoplossingen in VvE's. Dit maakt de uitvoerbaarheid complex en kan tevens tot ongewenste spanning tussen bewoners zorgen.
3. Een laadoplossing binnen VvE's is de langetermijnoplossing. Door het introduceren van tijdelijke oplossingen neemt de stimulering van langetermijnoplossingen af.

Met de toekenning van de middelen uit het Klimaat en Transitiefonds kan de bestaande subsidie op het verkrijgen van een laadpuntenadvies worden uitgebreid met een subsidie op de realisatie van laadinfrastructuur voor VvE's. Openstelling van deze regeling is gepland op 1 januari 2024. Zo werken we aan een permanente in plaats van een tijdelijke oplossing.

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