

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 1600

Vragen van het lid **Vermeer** (BBB) aan de Minister voor Klimaat en Energie over *het artikel waarin vermeld staat dat een Frans bedrijf honderden laadpalen wil aanleggen in Nederland* (ingezonden 10 april 2024).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 25 april 2024).

Vraag 1

Bent u op de hoogte van het artikel waarin vermeld staat dat een Frans bedrijf honderden laadpalen wil aanleggen in Nederland?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met dit artikel.

Vraag 2

Kan het Nederlandse net een extra laadpalengigant wel aan, aangezien we al kampen met netcongestie?

Antwoord 2

De komst van nieuwe aanbieders is wenselijk om tot een landelijk dekkend netwerk van laadpalen te komen voor personen-, bestel- en vrachtvoertuigen. Concurrentie is tevens nodig om aantrekkelijke laadprijzen te bieden. Netbeheerders houden in de voorspellingen en investeringsplannen ook rekening met de groei van het aantal laadpalen. Daarnaast wordt de laadinfrastructuur nu zo ingericht dat elektrische personen-, bestel- en vrachtvoertuigen ook bijdragen aan de oplossing van de netcongestie door onder andere slim laden toe te passen als ook mitigerende maatregelen te nemen waar dat nodig is.

Vraag 3

Welke gevolgen heeft de komst van Electra voor de wachtlijsten?

<sup>1</sup> Telegraaf, 8 april 2024, «Franse laadpaalreus Electra vestigt zich met honderden stations in Nederland». ([www.telegraaf.nl/financieel/1601645719/franse-laadpalenreus-electra-vestigt-zich-met-honderden-stations-in-nederland](https://www.telegraaf.nl/financieel/1601645719/franse-laadpalenreus-electra-vestigt-zich-met-honderden-stations-in-nederland))

Antwoord 3

De gevolgen zijn onbekend, en hangen af van de specifieke locatiekeuze, de gevraagde grootte van de aansluiting, het tijdstip van de aanvragen en de mogelijkheden van het nemen van mitigerende maatregelen.

Vraag 4

Bent u op de hoogte welke investeringen er lopen en gemaakt gaan worden vanuit pensioenfondsen die intensief zijn voor het elektriciteitsnet en de netcongestie verder kunnen verslechteren?

Antwoord 4

Nee. Ik heb wel uit de pers begrepen dat pensioenfondsen aan de informateurs een aanbod tot investeren in de energietransitie hebben gedaan.

Vraag 5

Is het wenselijk dat er, wederom in het licht van de overbelasting van ons net, een concurrentie gaat plaatsvinden tussen onder andere Shell, Fastned, EVBox, Allego en dus het Franse Electra?

Antwoord 5

Ja, de komst van nieuwe aanbieders is wenselijk om tot een landelijk dekkend netwerk van laadpalen te komen voor personen-, bestel- en vrachtvoertuigen. Concurrentie is tevens nodig om aantrekkelijke laadprijzen te bieden. Netbeheerders houden in de voorspellingen en investeringsplannen ook rekening met de groei van het aantal laadpalen. Daarnaast wordt de laadinfrastructuur nu zo ingericht dat elektrische personen-, bestel- en vrachtvoertuigen ook bijdragen aan de oplossing van de netcongestie door onder andere slim laden toe te passen als ook mitigerende maatregelen te nemen waar dat nodig is. Daarnaast zal dit bedrijf net als andere laadpaalexploitanten een netaansluiting aan moeten vragen voor nieuwe locaties of gebruik moeten maken van reeds bestaande aansluitingen. Als er sprake is van netcongestie op een bepaalde locatie dan is het mogelijk dat een nieuwe netaansluiting afhankelijk van de gevraagde grootte niet direct opgeleverd kan worden.

Vraag 6

Dreigen er al of zijn er al soortgelijke situaties zoals recent in Rotterdam waarin laadpalen uit moeten, bij of in de buurt van de gebieden waar Electra vooral laadpalen wil plaatsen?

Antwoord 6

Het is niet bekend waar Electra laadpalen wil plaatsen, dus kan geen inschatting van deze dreiging worden gemaakt. Overigens is het in Rotterdam vooralsnog niet nodig om laadpalen uit te zetten.

Vraag 7

De laadpaalinfrastructuur in Nederland kent een diverse mix aan aanbieders en met de toetreding van het Franse Electra met ambitieuze uitrol plannen, erkent u het risico van een Franse consolidatie van de Nederlandse laadpaalmarkt, op termijn?

Antwoord 7

Het Nederlandse beleid is altijd gericht geweest op het creëren van een open markt waarin elektrische rijders voldoende keuzevrijheid hebben.

Vraag 8

Kunt u een overzicht geven van het speelveld op de Nederlandse laadpaalmarkt en hoe volgens de Minister een geconsolideerde laadpaalmarkt er uit ziet?

Antwoord 8

Op de Nederlandse markt voor laadinfrastructuur zijn 14 laadpaalexploitanten actief die samen meer dan 80% van de openbaar toegankelijke laadpalen beheren<sup>2</sup>. Zoals iedere jonge markt is ook de markt voor laadinfrastructuur in beweging.

Hoe de geconsolideerde laadpaalmarkt er uiteindelijk uit gaat zien kan ik niet voorspellen. Wel vind ik het van belang dat er voldoende keuzevrijheid voor elektrische rijders is.

Vraag 9

Kunt u aangeven welke instrumenten voor Nederland beschikbaar zijn om zeggenschap te behouden over kritische laadpaal infrastructuur in Nederland?

Antwoord 9

Het merendeel van de openbaar toegankelijke laadpunten in Nederland wordt via regionale aanbestedingen gerealiseerd. Gemeenten houden hierdoor regie over wat er op hun grondgebied gebeurt.

Vraag 10

Welke waarborgen voorziet u zodat dat de data van Nederlandse gebruikers van Electra laadpalen niet in handen komen van de Franse overheid in voorkomend geval?

Antwoord 10

Ieder bedrijf dat actief is in Nederland dient zich te houden aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). De Autoriteit Persoonsgegevens ziet toe op naleving van de AVG.

---

<sup>2</sup> [https://nknederland.nl/wp-content/uploads/2023/12/Benchmark-Prijstransparantie- Laadpalen-2023\\_05122023.pdf](https://nknederland.nl/wp-content/uploads/2023/12/Benchmark-Prijstransparantie- Laadpalen-2023_05122023.pdf)