

## BRIEF

**Onderwerp** Voortgangsrapportage NAL 2023  
**Datum** 23-4-2024  
**Aan** Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
mw. V.L.W.A. Heijnen  
**Afschrift aan** Ministerie van Economische Zaken en Klimaat  
dhr. R.A.A. Jetten

**Nationale programma's**

Graadt van Roggenweg 20C  
3531 AH Utrecht  
Postbus 8242  
3503 RE Utrecht  
www.rvo.nl

**Contactpersonen**  
Pieter van Kerkhof  
Mike Levy

secretariaat-NAL@rvo.nl

Geachte mevrouw Heijnen,

Met trots bied ik u de Voortgangsrapportage Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) 2023 aan. Het aantal laadpunten in Nederland is vorig jaar opnieuw fors gegroeid. In Nederland staan per eind maart 2024 674.000 laadpunten. Dit is een stijging van ruim 30 procent in één jaar. De uitrol van de laadinfrastructuur volgt nog steeds het schema dat bij de start van de NAL in 2019 is opgesteld. Het tempo waarin we laadpunten plaatsen is in 2023 weer gestegen tot ruim 1.900 nieuwe laadpunten gemiddeld per maand. Het hoogste tempo ooit. Er zijn het afgelopen jaar meerdere laadpaalconcessies gegund voor personenvervoer en nieuwe zijn al in voorbereiding om ook de komende jaren het tempo van aanleg van publieke laadinfrastructuur verder op te voeren. Ook is afgelopen jaar de eerste concessie voor snellaadpunten gegund. Het aantal snellaadlocaties is gestegen tot 863 locaties met meer dan 4.500 snellaadpunten.

Het tempo moet de komende jaren fors omhoog om de verwachte groei van elektrisch vervoer de komende periode bij te blijven houden. Ondanks de huidige afname van de groei van elektrisch vervoer, zijn de lange termijnperspectieven nog altijd positief. Naast uitbreiding van het aantal laadpunten is het slimmer benutten van de capaciteit van het netwerk van cruciaal belang om te voorkomen dat we achterop raken. Er zijn veel zaken waar we trots op kunnen zijn, maar om op koers te kunnen blijven, brengen we graag ook nog enkele mijlpalen en zorgpunten onder de aandacht:

### Landelijk dekkend netwerk

De ambitie van de NAL is een landelijk dekkend, toegankelijk, en toekomstbestendig laadnetwerk in 2030. Vorig jaar hebben we een interactieve kaart gelanceerd waarop de dekkingsgraad visueel wordt weergegeven, inclusief 'witte vlekken' waar nog geen publieke laadpunten staan. Het uitgangspunt is dat in elke buurt, met uitzondering van het landelijke gebied, een laadpunt op loopafstand beschikbaar moet zijn. In 2023 bereikte het landelijk netwerk een dekkingsgraad van 80 procent. In 2022 was dit, per 31 december, nog 69% procent. Tegelijkertijd is het aantal elektrische voertuigen gegroeid en het aantal voertuigen per laadpunt is licht gestegen. Europees gezien hebben we nog steeds verreweg de meeste laadpunten per voertuig.

### Nieuwe samenwerkingsovereenkomst en extra capaciteit regio's

De nieuwe samenwerkingsovereenkomst Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2 is eind oktober 2023 ondertekend en loopt tot en met 2030. In deze hernieuwde overeenkomst is het accent

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 door de uitbreiding en optimalisatie van het publiek toegankelijke en private laadnetwerk. Met het ondertekenen maken de NAL-regio's stappen richting verdere professionalisering en het organiseren van extra capaciteit. De behoefte aan ondersteuning voor laadinfrastructuur bij gemeenten zal ook tot 2030 benodigd zijn. Echter ontbreekt nog structurele financiering om extra capaciteit te organiseren, we roepen u op om ook na 2025 voor continuïteit te zorgen, zoals ook de Raad voor het Openbare Bestuur (ROB) concludeerde.

### **Netcongestie**

In 2023 is de krapte op het elektriciteitsnet nog meer toegenomen op alle verschillende netvlakken: hoog-, midden- én laagspanningsnetten. Extra maatregelen zijn nodig anders ontstaan de komende jaren risico's voor stroomuitval op piekmomenten in delen van Nederland waar het net overbelast raakt. Bedrijven die een nieuwe of zwaardere aansluiting willen, komen of staan door deze ontwikkelingen op een wachtlijst en zonder ingrijpen wordt het stroomnet te zwaar belast. In Utrecht, Gelderland en Flevoland is de situatie op dit moment al nijpend. Slim laden is een noodzakelijke voorwaarde om te zorgen voor een stabiel en betaalbaar elektriciteitsnetwerk. Slim laden maakt vraagsturing en tijdelijke opslag via miljoenen elektrische voertuigen mogelijk. Binnen het actieplan "Slim laden voor Iedereen" werkt de NAL samen om te zorgen dat 60 procent van alle laadsessies slim zijn in 2025. Vorig jaar is gewerkt aan een handreiking netbewust laden. Met netbewust laden kan overbelasting van het lokale net door pieken in de vraag worden voorkomen. In regio's Noord en Noordwest geldt netbewust laden al voor de nieuwe laadpunten die dit jaar geplaatst zullen worden. Voor de opschaling van het aantal snellaadpunten zijn de komende jaren echt onorthodoxe maatregelen nodig om de noodzakelijke en wettelijk vastgelegde verduurzaming van mobiliteit mogelijk te maken.

### **Prijstransparantie**

Prijstransparantie geeft vertrouwen aan elektrisch rijders en bevordert concurrentie. De NAL is vorig jaar met diverse belanghebbenden gestart met een actieplan om prijstransparantie te verbeteren. De elektrisch rijder moet in staat zijn om de kosten van elektrisch rijden te beperken en de kosten af te zetten tegen de geboden kwaliteit. In het Laadonderzoek 2023 is geconstateerd dat ongeveer de helft van de e-rijders vaak niet of nooit de prijs weet bij een openbare laadpaal. Het onderzoek 'Benchmark Prijstransparantie 2023' van het NKL laat zien dat de prijstransparantie verslechterd is. Dat is niet acceptabel. Hoewel de verantwoordelijkheid voor prijstransparantie primair bij de markt ligt en er bestaande wet- en regelgeving op tarieven is, vragen we u de aanbieders van laadinfrastructuur aan te spreken op meer transparantie. Het vertrouwen van de consument is essentieel voor de grootschalige overstap naar elektrisch rijden. De noodzaak voor transparantie wordt alleen maar groter. De beweeglijke energiemarkt en uiteenlopende laadtarieven verhogen het belang van transparante prijzen. Daarnaast zullen in de komende jaren dynamische prijzen en slim en bi-directioneel laden een goed inzicht in laadprijzen vragen.

### **Logistieke uitdaging**

De invoering van de zero emissiezones staat voor de deur. Per 1 januari 2025 gaan deze in 20 gemeenten van start. Dat betekent dat veel ondernemers met elektrische bestel- en vrachtauto's zullen gaan rijden. Waar de publieke laadinfrastructuur voor personenvervoer op de goede weg is, is de opgave voor een basisnetwerk voor vrachtauto's fors. Met name omdat het hier gaat om private partijen die hun laadinfrastructuur voor het grootste gedeelte op eigen terrein organiseren. Dit heeft een spannende relatie met netcongestie en ondersteuning is nodig. Zo werkt de NAL Logistiek aan

een instrument om ondernemers meer inzicht te geven over hun mogelijkheden tot laden op hun bestaande netaansluiting. Ondersteuning vanuit de rijksoverheid is daarbij essentieel.

Concluderend gaat het goed met de uitrol van laadinfrastructuur voor personenvervoer. Het plaatsingstempo van het aantal publieke laadpunten is in 2023 gegroeid. De samenwerking tussen rijk, regio en netbeheerder is effectief gebleken en verder geprofessionaliseerd. Het accent is verschoven naar het verdichten van het netwerk van publieke laadpunten en het realiseren van een landelijk dekkend laadnetwerk voor alle typen elektrische modaliteiten. Deze verbreding vraagt verdere opschaling en versterking van de samenhang tussen de verschillende onderwerpen. De geschetste thema's in deze brief vragen de aandacht van uw opvolger.

Namens de Stuurgroep NAL,

Met vriendelijke groet,



Gerben-Jan Gerbrandy  
Voorzitter

Bijlage:  
Voortgangsrapportage NAL 2023