

Vergaderjaar 2024–2025

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 523

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 augustus 2025

Met deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). In de NAL zetten overheden, kennisinstellingen, marktpartijen en netbeheerders zich samen in voor een goed en dekkend laadnetwerk voor het elektrisch vervoer in Nederland.

1. Voortgangsrapportage

Op 4 april jl. heeft het Ministerie van IenW de Voortgangsrapportage NAL 2024 (Bijlage 1) ontvangen van de nieuwe voorzitter van de NAL per 1 juli 2024, mevrouw Donkervoort. In de begeleidende aanbiedingsbrief worden de aandachtspunten van de NAL voor de komende jaren beschreven (Bijlage 2).

De voorzitter benoemt dat structurele financiering na 2025 voorwaardelijk is om de effectieve samenwerking tussen de NAL-partijen die in de afgelopen jaren is opgebouwd voort te zetten en om structurele capaciteitsopbouw binnen decentrale overheden te borgen. Samen met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, het Interprovinciaal Overleg en het Ministerie van Klimaat en Groene Groei is tot een structurele oplossing voor de financiering tot 2030 gekomen.

De voorzitter onderstreept ook dat een integrale aanpak van de netcongestieproblematiek noodzakelijk is, waarbij de toepassing van slim en netbewust laden ervoor zorgt dat laadinfrastructuur duurzaam ingebed is in het energiesysteem van de toekomst. Dit wordt in samenwerking met de collega's van verscheidene ministeries opgepakt in het Landelijk Actieprogramma Netcongestie.

Tot slot wordt aandacht gevraagd voor de afstemming tussen Rijk en provincies over corridorladen en de planning van nieuwe laadinfrastructuur op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet. Hier geef ik

invulling aan d.m.v. de samenwerking binnen de NAL. De belangrijkste ontwikkelingen binnen de NAL-samenwerking zijn hieronder uitgelicht.

Landelijk dekkend netwerk personen- en bestelauto's

Momenteel worden er maandelijks 1.600 nieuwe publieke laadpunten bijgeplaatst. Regio's en gemeenten gebruiken steeds vaker datagestuurde analyse om laadpalen bij te plaatsen op basis van gebruik. Voor de definitie van een landelijk dekkend publiek laadnetwerk zijn de «witte vlekken» in kaart gebracht. Dit zijn locaties waar een publiek laadpunt aanwezig zou moeten zijn maar waar dit nu nog niet geval is. Volgens de «witte-vlekken-analyse» is de dekking van het publieke laadnetwerk het afgelopen jaar gestegen van 76% naar 83%. Zowel het rapportcijfer als de beschikbaarheid van de openbare laadpalen wordt door de EV-rijder positiever beoordeeld dan voorgaande jaren in het Nationaal Laadonderzoek.¹

De definitie voor een landelijk dekkend snellaadnetwerk op het regionale wegennet is afgelopen jaar vastgesteld door de NAL-partijen en funktioneert als handleiding voor de uitrol van snellaadinfrastructuur (Bijlage 3). Het aantal snelladers is van 4.300 naar 5.741 gegroeid in 2024 (peildatum: december 2023 tot december 2024).²

Logistieke laadinfrastructuur

De elektrificering van de logistiek heeft een grote sprong gemaakt in 2024, mede dankzij dat geanticipeerd is op de invoering van de zero-emissie zones per 1 januari 2025. Het aantal elektrische lichte bedrijfsvoertuigen is van 27.076 naar 40.122 gestegen en het aantal elektrische zware bedrijfsvoertuigen is van 792 naar 1.347 gestegen (peildatum: 31 maart 2023 tot 31 maart 2024). Voor zover nu bekend zijn er in Nederland op dit moment 70 locaties die geschikt zijn voor het laden van N2 en N3 vrachtoertuigen (april 2025).³

Laden op privaat terrein

Vanuit de NAL-werkgroep Logistiek zijn er het afgelopen jaar verschillende onderzoeken en handreikingen opgeleverd voor bedrijven om private laadinfrastructuur te realiseren. Het merendeel van de logistieke oplaadsessies zal namelijk plaatsvinden op privaat terrein, bijvoorbeeld op depot of op bedrijventerreinen.

Uit één van deze onderzoeken⁴ blijkt dat veel logistieke bedrijven met kleine wagenparken voldoende capaciteit binnen hun bestaande netaansluiting hebben om hun wagenpark (deels) te elektrificeren. Bedrijven met (middel)grote wagenparken, 10–15% van de totale populatie, staan voor de grootste uitdaging. Zij hebben voor de elektrificatie van hun wagenpark een grotere netaansluiting nodig, maar kunnen deze door netcongestie vaak niet direct krijgen.

Bedrijven kunnen subsidie krijgen voor maatwerkadvies bij hun netaansluiting en financiering van batterijopslag als hun netaansluiting nog niet voldoet. Mitigerende maatregelen, zoals eigen opwek in combinatie met batterijopslag of alternatieve contractvormen met de netbeheerder,

¹ Samenvatting Nationaal Laadonderzoek 2024 | RVO

² Zie Laadinfrastructuur | RVO voor alle data rondom laadinfrastructuur in Nederland

³ Zie Laadkaart zwaar vervoer | Nationale Agenda Laadinfrastructuur

⁴ Veel logistieke bedrijven klaar voor elektrificatie wagenpark | Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur

kunnen ook een oplossing bieden waardoor bedrijven de komende jaren toch kunnen laden.

Laden op publiek terrein

Er worden belangrijke stappen gezet om te komen tot een landelijk dekkend basisnetwerk van publieke toegankelijke laadlocaties voor zware voertuigen. Zo wordt in de toekomst ook voldaan aan de toenemende laadbehoefte van elektrische vrachtwagens. In 2023 is het Kennisprogramma Living Lab Heavy Duty Laadpleinen gestart met als doel om op een zestal laadlocaties in samenwerking met marktpartijen praktijkkennis op te bouwen over hoe laadpleinen voor elektrische vrachtwagens (en elektrisch bouw materiaal) werken en wat er in de toekomst nodig is. Het kennisprogramma is verlengd tot 2027, vanwege de grote hoeveelheid kennis en ervaring die het oplevert. De uitkomsten zijn publiek toegankelijk en breed toepasbaar voor het laden van elektrische vrachtwagens.

De definitie voor het landelijk dekkend laadnetwerk voor logistiek is in 2024 vastgesteld door de NAL-partijen en biedt een leidraad waarlangs de komende jaren wordt gewerkt. De definitie is als bijlage toegevoegd aan deze voortgangsbrief (Bijlage 4). Daarnaast is er een uitvoeringsagenda logistieke laadinfrastructuur opgesteld om de rollen en verantwoordelijkheden van de verschillende partijen vast te leggen. Deze uitvoeringsagenda is in mei 2025 vastgesteld door de NAL stuurgroep.

Corridorladen internationaal

Elektrische vrachtwagens hebben een steeds grotere actieradius. Dit maakt toepassing in internationaal transport over lange afstanden mogelijk. De beschikbaarheid van publieke laadinfrastructuur op de Europese TEN-T corridors speelt hierbij van cruciale rol en vergt internationale samenwerking. In het door de Europese Commissie gepresenteerde Automotive Action Plan⁵ wordt hier extra aandacht aan besteed door de lancering van het European Clean Transport Corridor Initiative. Doel van dit initiatief is een versnelling in de uitrol van publieke laadinfrastructuur voor zware bedrijfsvoertuigen op de TEN-T corridors North-Sea Baltic en Scandinavian-Mediterranean. De eerste gesprekken hierover zijn in mei gestart met Nederland, Duitsland en Polen en dit zal op korte termijn resulteren in een kaartoverzicht van beschikbare en geplande laadlocaties voor zware bedrijfsvoertuigen over deze corridors.

Laadinfrastructuur voor overige modaliteiten

Ook in de scheepvaart vindt elektrificatie plaats en zal de vraag naar laadinfrastructuur naar verwachting toenemen. Om deze ontwikkelingen in kaart te brengen is een verkenning uitgezet. Deze «Verkenning walstroom- en laadvoorziening plezier- en passagiersvaart» wordt hierbij aan de Kamer aangeboden (Bijlage 5). De verkenning geeft inzichten in de mogelijke acties op het gebied van laadvoorzieningen bij vaartuigen. Er wordt momenteel besproken welke acties in NAL-verband kunnen worden opgepakt.

Binnen de NAL wordt ook onderzocht hoe een landelijk dekkend netwerk voor autobussen kan worden gerealiseerd. Tegelijkertijd wordt door de NAL-partijen gekeken naar de gezamenlijke laadvraag van verschillende voertuigcategorieën, zoals touringcars, OV-bussen, doelgroepenvervoer en vuilniswagens. Veel van deze voertuigen laden op bedrijventerreinen,

⁵ Actieplan ter bevordering van innovatie, duurzaamheid en concurrentievermogen in de auto-industrie | Europese Commissie

waar via de Bedrijventerreinenaanpak van de NAL-regio's aan wordt gewerkt.

De bouw moet elektrificeren onder andere om de uitdagingen rondom stikstof het hoofd te bieden. Voldoende en adequate laadinfrastructuur is hiervoor van belang. Eind 2024 hebben de NAL-partijen een strategie ontwikkeld om voor voldoende laadvoorzieningen te zorgen, nu en in de toekomst. Dit lukt deels door gebruik van bestaande laadpunten en laadpleinen en deels door het inrichten van nieuwe vaste laadhubs specifiek voor de bouw.

Concluderend:

- We zien dat er veel positieve ontwikkelingen zijn op het gebied van laadinfrastructuur, zowel voor personenvervoer als voor de logistiek, bouw, en andere modaliteiten.
- De dekking van de publieke laadnetwerk in Nederland is verder gestegen. Ook het aantal logistieke laadpunten groeit, ondanks netcongestie. Onderzoeken wijzen wel uit dat hier ook in de toekomst aandacht aan moet worden besteed. Corridorladen speelt een cruciale rol voor de elektrificering van de logistiek en vergt internationale samenwerking. De ontwikkelingen vanuit de Europese Commissie dragen hieraan bij.
- De ontwikkelingen op het gebied van scheepvaart, autobussen en bouw vorderen naar verwachting.
- De focus voor de komende jaren zal vooral op de logistiek en het verminderen van de impact van netcongestie liggen.

2. Prijstransparantie

De ondoorzichtigheid van laadprijzen schaadt marktwerking en werkt de betaalbaarheid en het gemak van elektrisch rijden tegen. Prijstransparantie is dus voorwaardelijk voor de elektrificering van het wagenpark. Individuele marktpartijen hebben een wettelijke verplichting om transparant te zijn over hun prijzen.

Daarnaast werken we binnen de NAL aan verbeterde marktomstandigheden. IenW nam afgelopen jaar het initiatief voor een taakgroep Prijstransparantie binnen de NAL. De taakgroep heeft diverse acties ingezet en heeft ook al verschillende resultaten geboekt.

Het Nederlandse toegangspunt voor gegevens over laadpunten, DOT-NL, is in april 2025 opgeleverd. Het doel van DOT-NL is de beschikbaarheid en toegankelijkheid van gegevens over laadpunten te vergroten, waaronder de prijs van laden bij direct afrekenen.

De taakgroep heeft recent aanbevelingen opgesteld voor uniforme prijspalen bij snellaadpleinen. Verder is door de taakgroep Prijstransparantie een instructie opgesteld met de belanghebbenden. Belanghebbenden kunnen de briefing gebruiken om aan elektrische rijders uit te leggen hoe prijzen tot stand komen in de sector.⁶

In de motie van de leden Veltman en Bamenga (31 305, nr. 475) wordt de regering verzocht te bewerkstelligen dat actuele laadpastarieven digitaal openbaar beschikbaar worden. Deze toezegging en motie zijn opgevolgd in de Kamerbrief «Afdoen moties en toezeggingen duurzaam vervoer» van 10 december 2024⁷.

⁶ Prijstransparantie | Nationale Agenda Laadinfrastructuur

⁷ Kamerbrief over afdoen moties en toezeggingen duurzaam vervoer | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

Onder begeleiding van lenW spreken de leden van de taakgroep Prijs-transparantie in werksessies over een effectieve invulling van de motie. Na drie sessies zijn verschillende implementatiescenario's in beeld. Het voornemen is om eind september een voorkeursoptie overeen te komen.

Daarnaast is in het commissiedebat Duurzaam Vervoer van 17 oktober 2024 aan het lid Veltman toegezegd om in het Actieplan Prijstransparantie van de NAL aan te dringen op het stellen van concrete doelen en termijnen. De taakgroep Prijstransparantie (van de NAL) had al termijnen voor elke actie staan en is, naar aanleiding van de vraag naar concrete doelen, aan het uitwerken wanneer de sector prijzen voldoende transparant vindt.

Ten slotte is er regelmatig overleg vanuit het Ministerie van lenW met de toezichthouder Autoriteit Consument en Markt om het toezicht te intensiveren waar mogelijk, aangezien het bieden van onvoldoende transparantie een overtreding van de wet is.

Concluderend:

- Door de lancering van DOT-NL is er nu een centraal toegangspunt voor gegevens over openbare laadpunten waaronder laadprijs, dit zal een belangrijke bijdrage leveren aan prijstransparantie.
- Binnen de NAL worden diverse resultaten geboekt. Tegelijkertijd laat de Benchmark zien dat het onderwerp blijvende inzet vraagt.
- Om de prijstransparantie verder te verbeteren vindt overleg plaats met de toezichthouder Autoriteit Consument en Markt om het toezicht aan te scherpen en overtredingen van de regels over prijstransparantie aan te pakken.

3. Netcongestie en slim laden

De Tweede Voortgangsrapportage van het Landelijk Actieprogramma Netcongestie is op 24 maart jl. aangeboden aan de Kamer.⁸

Gezien de urgentie en impact van netcongestie is er afgelopen jaar gekeken hoe via het laden van elektrische voertuigen een extra bijdrage geleverd kan worden aan het beter benutten van netcapaciteit. De in 2023 opgeleverde handreiking netbewust laden biedt een solide basis om overbelasting van het lokale net te voorkomen en is inmiddels in het merendeel van de huidige laadconcessies opgenomen. Wanneer door (regionale) netcongestie meer maatregelen noodzakelijk zijn, dan zal dit worden aangepakt via aanvullend regionaal maatwerk. Laadpaalexploitanten, netbeheerders en NAL-regio's werken hierbij nauw samen om oplossingen op maat te creëren.

De Slim Laden Monitor van RVO geeft de stand van zaken rondom slim laden weer. In totaal is 55% van alle huidige laadsessies slim; we zijn dus goed op weg naar de doelstelling van 60% in 2025. Bij publieke laadpalen kan 68% technisch gezien slim laden, maar bij 40% wordt dit daadwerkelijk gedaan. Hier zit dus nog een onbenut potentieel.

Met deze brief wordt invulling gegeven aan de motie Postma (32 813, nr. 1488) waarin de regering wordt verzocht om het actieplan Slim Laden voor iedereen te verrijken met een concreet plan van aanpak om eigenaren van elektrische auto's te stimuleren om bij het thuisladen buiten de elektriciteitsspitsuren te laden en hier ook de doelstelling van

⁸ Tweede Voortgangsrapportage Landelijk Actieprogramma Netcongestie | Rapport | Rijksoverheid.nl

60% slim laden in 2025 te halen. Deze motie is geadresseerd middels het addendum «Actieplan thuisladen» (Bijlage 6).

In 2024 is de grootste slim-laden-test ooit voor elektrische personenauto's gestart. 150 personenauto's worden uitvoerig getest op hun technische mogelijkheden voor slim laden. Hierbij worden veelvoorkomende gebruikerssituaties bij slim laden getest, maar worden ook de grenzen opgezocht van de slim laden standaarden. Het testprogramma wordt in de zomer van 2025 afgerond. Het dient als laatste stap om te bevestigen dat elektrische personenauto's volledig zijn voorbereid op slim laden.

In 2024 zijn er een aantal belangrijke mijlpalen behaald. Zo is er een grote stap gezet in het ontwikkelen van het keurmerk voor slimme laadpalen. Marktpartijen hebben samen met de NEN een Nederlands Technische Afspraak (NTA) ontwikkeld voor particuliere slimme laadpunten en laaddiensten. Deze NTA (8043) vormt de basis voor een certificaat en keurmerk die kopers van een laadpaal duidelijkheid geeft dat ze met hun laadpaal slim kunnen laden. Daarnaast wordt er een communicatieaanpak ontwikkeld met informatie over wat slim laden is en wat de voordelen zijn, zodat de NAL-partijen dit gemakkelijk naar buiten kunnen brengen.

Om zicht te krijgen op de impact van netcongestie op de ontwikkeling van de beleidsdoelen voor elektrische mobiliteit heeft het Ministerie van IenW een verdiepende studie uitgevoerd (Bijlage 7). De verwachting is dat netcongestie voor personenauto's en bestelbussen geen hindering vormt. Uit deze studie blijkt echter wel dat het waarschijnlijk is dat netschaarste de ingroei van zware elektrische voertuigen, zoals vrachtwagens, bussen en bouw materieel, remt en dat er actie nodig is om de beleidsdoelstellingen ook bij «tegenwind» te halen. Er is geen reden om de doelen op dit moment bij te stellen. De genoemde studie doet gerichte aanbevelingen om de impact van netcongestie op de ingroei van zware voertuigen zoveel mogelijk te verminderen: 1) slim laden regelen, 2) actief sturen op de laadmix, 3) publieke laadoplossingen voor logistiek mogelijk maken, 4) sectorale en integrale congestie deal, 5) feitelijk beeld van de opgave. Al deze aanbevelingen worden getoetst op haalbaarheid en waar mogelijk overgenomen door het Ministerie van IenW in samenwerking met de NAL-partijen. De Tweede Kamer wordt volgend jaar via de volgende voortgangsrapportage geïnformeerd over de progressie op deze aanbevelingen.

Concluderend:

- Netbewust laden wordt steeds breder toegepast, zowel publiek als privaat.
- Van alle laadsessies die er in Nederland plaatsvinden is al 55% slim, we zijn dus goed op weg naar het doel van 60%.
- We zien dat netschaarste de ingroei van elektrische vrachtwagens, bussen en bouw materieel remt. Aanvullende maatregelen zijn nodig en worden besproken en opgepakt door het Ministerie van IenW i.s.m. de NAL.
- We verwachten dat slim laden in de nabije toekomst meer wordt geïmplementeerd en gaat bijdragen aan het verlichten van netcongestie.

4. Stopcontact op Land

Het Rijk is verantwoordelijk voor de aanleg en het beheer van de rijkswegen en de verkeersveiligheid daarop. Verzorgingsplaatsen vervullen hierin een belangrijke rol: het is de plek voor rust en verzorging van mens en voertuig.

Vanuit de Europese regelgeving (AFIR) heeft Nederland de verplichting om laadinfrastructuur aan of nabij het hoofdwegennet te realiseren. Zeker voor de laadinfrastructuur van vrachtauto's moeten hiervoor nog flinke stappen worden gezet om in de toekomst aan de Europese verplichtingen te kunnen voldoen. De noodzakelijke laadinfrastructuur voor emissievrije voertuigen brengt uiteraard een elektriciteitsvraag op verzorgingsplaatsen met zich mee die de komende 25 jaar zal blijven toenemen, totdat alle voertuigen elektrisch zijn. Om deze vraag af te dekken is een zware netaansluiting (veelal 6 of 10 megawatt) en een naar 2050 groeiend transportvermogen nodig. Door in één keer deze toekomstbestendige aansluiting aan te vragen kan efficiënt worden omgegaan met schaarse vakmensen, materieel, materiaal en middelen.

Het pilot- en leerprogramma Stopcontact op Land wordt bij dezen ook aan de Kamer aangeboden (Bijlage 8). Uit dit programma blijkt dat het Rijk regie moet nemen op de aanleg van deze toekomstbestendige netaansluiting, omdat zij de enige partij is met een vaste positie op de verzorgingsplaats. Bij de voorjaarsbesluitvorming is afgesproken dat onder voorwaarden € 65,5 mln. beschikbaar wordt gesteld om te beginnen met de uitrol van Stopcontact op Land. Onderzocht wordt hoe met dit bedrag een eerste stap gezet kan worden. Op het ogenblik worden ook, samen met het Ministerie van Financiën, de verdere financieringsmogelijkheden voor de aanleg van deze toekomstbestendige netaansluitingen onderzocht. Het Rijk zal met de aanvraag van netaansluitingen zo spoedig mogelijk willen beginnen.

Concluderend:

- Nederland zet in op toekomstbestendige netaansluitingen.
- De financieringsmogelijkheden voor toekomstbestendige netaansluitingen bij verzorgingsplaatsen worden verder onderzocht samen met het Ministerie van Financiën.

5. Subsidieregelingen

Het afgelopen jaar zijn door het ministerie twee subsidieregelingen voor de uitrol van (logistieke) laadinfrastructuur gerealiseerd. Binnen deze subsidieregelingen is het mogelijk om subsidie voor de aanschaf van laadinfrastructuur aan te vragen, en aanvullend subsidie voor batterijopslag. Beide subsidieregelingen zijn goed ontvangen en worden effectief benut door de sector. De Subsidieregeling Publieke Laadinfrastructuur zwaar vervoer (SPuLa) is op 1 oktober 2024 voor de eerste keer opengesteld met een totaalbudget van € 15 mln. Dit heeft geleid tot het toekennen van subsidie bij meer dan 40 locaties voor meer dan 300 (snel)laadstations verspreid over heel het land, die binnen twee jaar (conform de voorwaarden SPuLa) gerealiseerd zullen worden. SPuLa is op 13 mei jl. opengesteld voor een tweede aanvraagronde, wederom met een totaalbudget van € 15 mln. De Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven (SPriLa) is op 23 september 2024 voor de eerste keer opengesteld met een totaalbudget van € 42 mln. Dit heeft geleid tot het toekennen van subsidie voor ruim 6.200 private of semipublieke (snel)laadstations in Nederland. De SPriLa is op 25 maart 2025 opnieuw opengesteld met een totaalbudget van € 61 mln.

In 2025 wordt er via de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouw materieel (SSEB) ook een bedrag van € 20 mln. beschikbaar gesteld voor laadinfrastructuur ten behoeve van de bouw. Via deze subsidieregeling kunnen ondernemers middelen aanvragen voor onder andere laadpalen (i.c.m. mobiele batterijpakketten), losse mobiele batterijpakketten en aggregaten op duurzame energiedragers. Hiermee wordt de bouw

geholpen om verdere stappen te maken richting schoon en emissieloos materieel.

Concluderend:

- Er zijn momenteel drie subsidieregelingen: SPuLa, SPriLa en SSEB.

Tot slot

Dankzij de inzet van de verscheidene NAL-partijen is het Nederlandse netwerk van laadinfrastructuur van een hoog niveau. Deze samenwerking tussen overheden, marktpartijen en netbeheersers is essentieel om de komende jaren de kansen en uitdagingen die zich voordoen in de mobiliteitstransitie gericht en effectief aan te pakken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.A. Aartsen