

Vergaderjaar 2021–2022

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 364

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 augustus 2022

Tijdens het commissiedebat Duurzaam Vervoer van 29 juni jl. (Kamerstuk 31 305, nr. 363) is aan lid Koerhuis (VVD) toegezegd uw Kamer te informeren over de «Ladder van Laden» en het ingroepad van laadinfrastructuur voor elektrische auto's richting 2030. Met deze brief geef ik invulling aan deze toezegging. Daarnaast geef ik invulling aan de motie van lid Koerhuis over de vraag om huiseigenaren en huurders met een eigen garagebox en VvE's met een parkeergarage uit de Ladder van Laden te halen¹.

Ladder van Laden: de meest makkelijke en kosteneffectieve manier voor de plaatsing van laadpalen

De Ladder van Laden is de leidraad voor de uitrol van laadinfrastructuur en houdt in dat particulieren een laadpunt realiseren op privaat terrein wanneer mogelijk. In het algemeen is dit voor hen voordelig, omdat het opladen van de auto op eigen terrein met elektriciteit afkomstig van de eigen elektriciteitsaansluiting prijsgunstiger is dan publiek laden. Alleen als een particulier geen eigen oprit of parkeerplaats heeft, kan er bij de gemeente een publiek laadpunt in de buurt aangevraagd worden. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de plaatsing van publieke laadpalen.

Verenigingen van Eigenaars en de ladder van laden

Laden op eigen terrein is soms complex. Bijvoorbeeld in appartementsgebouwen met een eigen parkeergarage of parkeerterrein waarbij het in veel gevallen gaat om Verenigingen van Eigenaars (VvE's). Vanwege het besluitvormingsproces van een VvE kan het aanleggen van laadinfrastructuur lang duren. Daarom is er afgelopen jaren specifiek beleid ingezet om VvE's hierin te ondersteunen. Zo kunnen VvE's subsidie krijgen om

¹ Kamerstuk 31 305, nr. 354.

een advies op maat te maken voor laadinfrastructuur in de parkeergarage en is er de mogelijkheid om via het Nationaal Warmtefonds een lening aan te vragen voor het aanleggen van laadinfrastructuur. Daarnaast werkt de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening aan een notificatieregeling waardoor het voor EV-rijders in een VvE makkelijker wordt om onder voorwaarden laadinfrastructuur zelf te kunnen realiseren zonder toestemming van de VvE. Ook gemeenten ondersteunen VvE's bij de realisatie van laadinfrastructuur en werken aan mogelijke alternatieven zoals snelladen en laadpleinen. We hebben als doel om elektrisch rijden het «het nieuwe normaal» te laten zijn en daarom zullen ook de garages van gebouwen laadinfrastructuur moeten hebben. Ik realiseer me echter wel dat dit niet direct geregeld is en dat sommige EV-rijders hierdoor niet op eigen parkeerplek kunnen laden. Ik ga daarom met gemeenten in gesprek om te kijken of er tijdelijke oplossingen mogelijk zijn voor EV-rijders met een eigen parkeerplek in eigen garagebox of in een VvE met een parkeergarage. Ik deel de resultaten van het gesprek met gemeenten in de voortgangsrapportage Nationaal Agenda Laadinfrastructuur van begin 2023.

Samen met regio's en gemeenten werk ik aan de uitrol van publieke laadinfrastructuur.

De uitrol van publieke laadinfrastructuur is een publieke opgave waarvan de primaire verantwoordelijkheid bij de gemeente ligt. Gemeenten worden hierin ondersteund door regionale samenwerkingsverbanden die bijvoorbeeld concessies voor de plaatsing van laadpunten organiseren. Samen met regio's en gemeenten monitort de rijksoverheid de uitrol van laadinfrastructuur en stuurt actief bij. Zoals aangegeven in de Kamerbrief «Regionale Uitrol Laadinfrastructuur» (d.d. 15-6-2022)² is het doel van de ontwikkeling van laadinfrastructuur om te zorgen voor laadzekerheid van elektrische rijders. Om te bepalen wanneer sprake is van voldoende laadzekerheid heb ik samen met de regio's een definitie voor een landelijk dekkend laadnetwerk ontwikkeld. Op basis van deze definitie is duidelijk waar verdere uitbreiding van het basisnetwerk nodig is en waar het bestaande laadnetwerk verdicht moet worden. Momenteel ben ik met alle partijen in gesprek over de voortzetting van deze samenwerkingsovereenkomst, ik verwacht dat dit eind 2023 is afgerond.

De prognose van het aantal laadpunten richting 2030 laat zien dat realisatie van publieke laadpunten op koers ligt.

Bij het opstellen van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)³, onderdeel van het Klimaatakkoord (Kamerstuk 32 813, nr. 342), is voorspeld⁴ dat er 1,7 miljoen laadpunten nodig zijn in 2030 om alle elektrische personenauto's te kunnen laden. Belangrijk om te benadrukken is dat de genoemde 1,7 miljoen laadpunten in 2030 een prognose en geen doelstelling is, vanwege de onzekerheden in een snel ontwikkelende markt. We monitoren, aanvullend op het aantal laadpunten, verschillende indicatoren zoals het aantal elektrische auto's per laadpunt, laaddruk en de snelheid van plaatsing⁵. Tezamen geven deze indicatoren een beeld van de ontwikkeling van het laadnetwerk in Nederland. Op basis van de indicatoren sturen we, samen met regio's en gemeenten, actief bij.

² Kamerstuk 31 305, nr. 351.

³ <https://agendalaadinfrastructuur.mett.nl/ondersteuning+gemeenten/documenten+en+links/documenten+in+bibliotheek/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=1773453>.

⁴ <https://www.agendalaadinfrastructuur.nl/ondersteuning+gemeenten/documenten+en+links/documenten+in+bibliotheek/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=1773488>.

⁵ Bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 351.

De prognose van 1,7 miljoen laadpunten is uitgesplitst in publieke, semipublieke⁶, private en snellaadpunten. Het grootste deel hiervan bestaat uit laadpunten op privaat terrein (1,3 miljoen). Voor de laadinfrastructuur in de publieke ruimte zijn naar schatting 400.000 laadpunten, ofwel 200.000 laadpalen, nodig in 2030. Onderstaande tabel is onderdeel van de prognose en geeft een indicatief tijdspad weer voor de benodigde aantallen laadpunten per jaar tot en met 2030. In aanvulling hierop is de realisatie van het aantal laadpunten tot nu toe weergegeven. Te zien is dat Nederland sinds 2020 voorloopt op het geschetste ingroeipad voor publiek laden. Zoals aangegeven in de Kamerbrief «Regionale Uitrol Laadinfrastructuur» (d.d. 15-6-2022) volgen technologische ontwikkelingen elkaar snel op, zo is de actieradius van elektrische auto's in de afgelopen jaren fors toegenomen en wordt het snelladen steeds sneller met kortere laadsessies als gevolg, ook neemt het aanbod aan snelladers toe. Ik ga daarom de prognoses voor het toekomstige aantal laadpunten uit de NAL begin 2023 actualiseren. Ik deel deze resultaten met uw Kamer in de jaarlijkse voortgangsrapportage Nationaal Agenda Laadinfrastructuur.

	2019		2020		2021		2022	
	<i>prognose</i>	<i>realisatie</i>	<i>prognose</i>	<i>realisatie</i>	<i>prognose</i>	<i>realisatie</i>	<i>prognose</i>	<i>realisatie*</i>
privaat	116.322	114.178	140.545	158.277	145.162	221.170	171.512	251.278
publiek	26.330	27.773	34.992	39.968	39.617	51.423	48.993	61.027
semi publiek	28.809	21.749	45.981	23.618	58.812	31.451	80.251	36.510
snelladen	1.257	1.252	1.322	2.027	1.390	2.577	1.682	3.172
Totaal aantal laadpunten	172.718	163.700	222.840	223.890	244.982	306.621	302.439	351.987
<i>Prognose</i>	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
privaat	209.774	265.840	346.472	411.930	482.831	560.818	646.436	773.981
publiek	62.399	82.526	113.386	143.009	182.426	234.509	302.736	394.332
semi publiek	109.995	152.865	215.100	271.454	335.490	406.446	482.178	563.448
snelladen	2.114	2.756	3.699	4.724	5.802	6.974	8.259	9.740
Totaal aantal laadpunten	384.282	503.988	678.657	831.117	1.006.549	1.208.747	1.439.609	1.741.500

* realisatie tot en met mei 2022

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

⁶ Als een laadpunt op private grond wordt opengesteld voor gebruik door derden, dan wordt gesproken van een semipubliek laadpunt.