

# Voortgangsrapportage

April 2023

## Inhoudsopgave

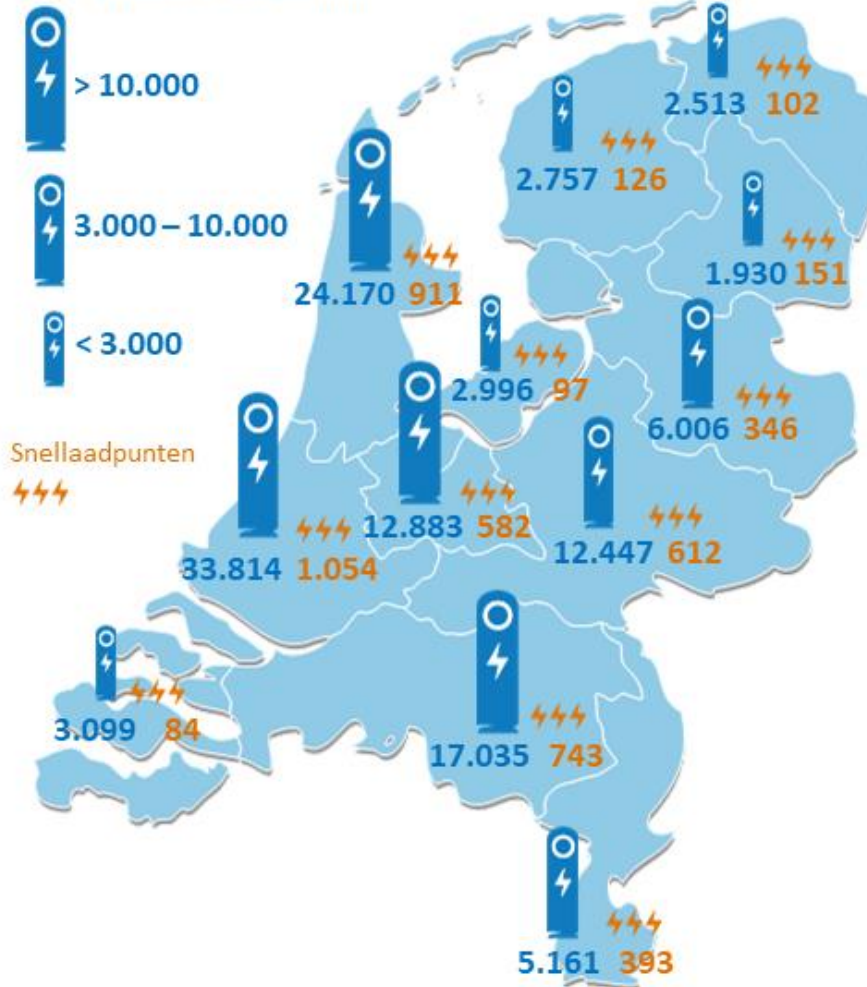
<b>Aantallen laadpunten</b>	<b>3</b>
<b>Noot vooraf</b>	<b>4</b>
<b>1. Voortgang uitrol laadinfrastructuur en indicatoren</b>	<b>5</b>
1.1. Dekking, aantallen laadpunten	5
1.2. Aantallen laadpunten per NAL-regio	6
1.3. Regionale verschillen in mogelijkheden tot laden op eigen oprit	6
1.4. Plaatsingstempo	7
1.5. Inzicht in witte vlekken / landelijk dekkend netwerk	7
1.6. Aantal stekkerauto's per laadpunt	9
1.7. Aantal stekkerauto's per publiek laadpunt (per regio)	11
1.8. Laadmix	11
1.9. Snelladers	15
<b>2. Voortgang NAL regio's</b>	<b>16</b>
2.1. Laadvisies	17
2.2. Snelladen	17
2.3. Doorlooptijden en aanvraagverzoeken	18
2.4. Aanvraagverzoeken	18
2.5. VvE-laden	19
<b>3. Logistiek</b>	<b>20</b>
3.1. Laadbehoefte op bedrijventerreinen	21
<b>4. Trends en ontwikkelingen</b>	<b>23</b>
4.1. Netcongestie	23
4.2. Veiligheid	23
4.3. Prijstransparantie en Open protocollen	24
4.4. Slim laden	24

# Aantallen laadpunten

Per 31-03-2023

## Aantallen laadpunten

(Semi -) Publieke laadpunten



1 Onderbouwde schatting aantal private laadpunten: 375.000

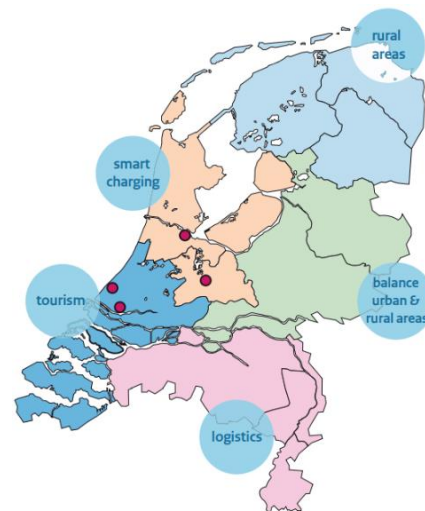
## Noot vooraf

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is onderdeel van het Klimaatakkoord en een meerjarige beleidsagenda waarin de ambities en acties voor laadinfrastructuur in Nederland staan benoemd. Het doel is ervoor te zorgen dat de laadinfrastructuur geen drempel vormt bij de uitrol van elektrisch vervoer. De uitwerking van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is ruim drie jaar onderweg:

- 6 NAL-regio's zijn ingericht om gemeenten zo veel mogelijk te ondersteunen met de uitrol van laadinfrastructuur;
- Rijk, regio's en netbeheerders werken nauw samen om te zorgen dat prognoses over de laadbehoefte van elektrische voertuigen worden opgesteld.

Een groot deel van de afspraken uit de NAL worden op provinciaal of gemeentelijk niveau uitgevoerd. Hiertoe zijn zes NAL samenwerkingsregio's opgericht:

- G4 (Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht)
- Noordwest/MRA-Elektrisch (Flevoland, Noord-Holland, Utrecht)
- Noord (Groningen, Friesland, Drenthe)
- Oost (Overijssel, Gelderland)
- Zuid (Noord-Brabant, Limburg)
- Zuidwest (Zeeland, Zuid-Holland)



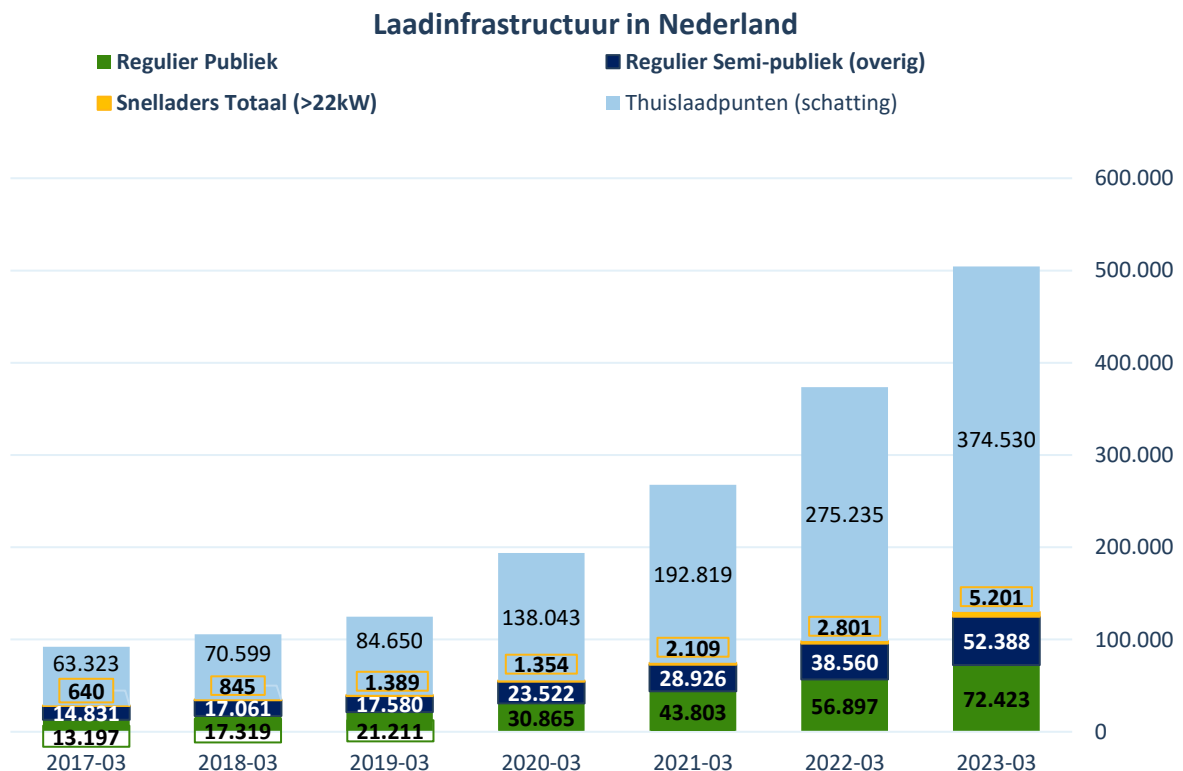
De opgave is breder dan personenvervoer, er is ook een toename in de laadbehoefte van elektrische bussen, doelgroepenvervoer, bestelauto's, trucks, binnenvaartschepen, mobiele werktuigen en light electric vehicles (zoals elektrische scooters of kleine logistiek). Elk jaar wordt over voortgang in de regio gerapporteerd en wordt bekeken welke uitdagingen nationaal opgepakt kunnen worden. Het beeld hiervan wordt geschetst in onderstaande rapportage. De data gebruikt in deze voortgangsrapportage komen vanuit Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, de NAL-regio's en het 'Nationaal EV en Berijdersonderzoek 2022'. Inzicht in het aantal en het gebruik van private laadpunten is gebaseerd op aannames doordat deze data niet of zeer beperkt beschikbaar zijn. De beschikbare indicatoren zijn bijgewerkt t/m 31-03-2023.

# 1. Voortgang uitrol laadinfrastructuur en indicatoren

De NAL heeft als opgave om voldoende laadinfrastructuur te realiseren zodat een snelle transitie naar elektrisch vervoer mogelijk wordt gemaakt. Ook zou het laden van een elektrisch voertuig net zo gemakkelijk moeten zijn als het laden van een mobiele telefoon: eenvoudig, slim en overal. Gemeenten en NAL-regio's hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur en hebben ook een vitale rol in het faciliteren van andere vormen van laden, zoals semipubliek en privaat laden door bijvoorbeeld beleid rond Verenigingen van Eigenaren (VvE's) te ontwikkelen.

## 1.1. Dekking, aantallen laadpunten

Figuur 1 laat de groei van het aantal laadpunten zien in Nederland over de laatste zeven jaar. Het gaat hier om laadpunten, niet om laadpalen. Over het algemeen hebben publieke laadpalen twee laadpunten. Met name in de laatste vier jaar (de NAL is medio 2019 gestart) is het aantal laadpunten fors gestegen. De grafiek laat de samenhang tussen private, publieke en semipublieke laadpunten zien. Semipublieke laadpunten zijn publiek toegankelijk, maar kunnen beperkingen hebben qua toegankelijkheid, deze categorie bevat zowel werk- als bezoeklocaties (zoals supermarkten).

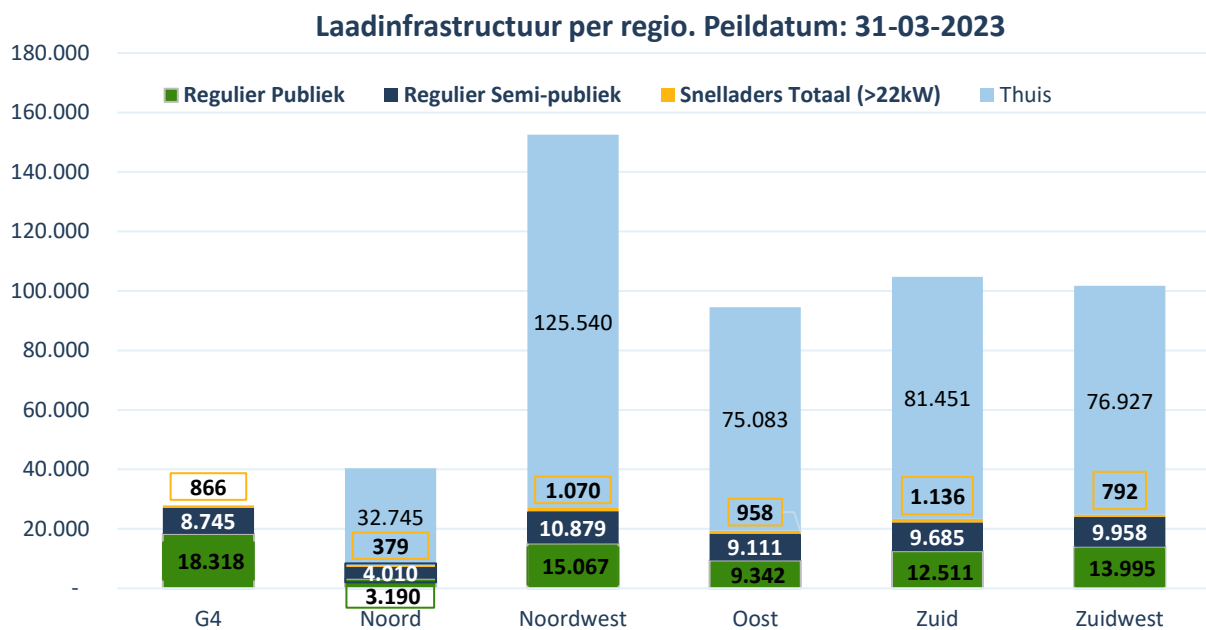


Figuur 1. Aantal laadpunten in Nederland<sup>1</sup>

<sup>1</sup> [Monitoring Landelijk - Nationale Agenda Laadinfrastructuur](#)

## 1.2. Aantallen laadpunten per NAL-regio

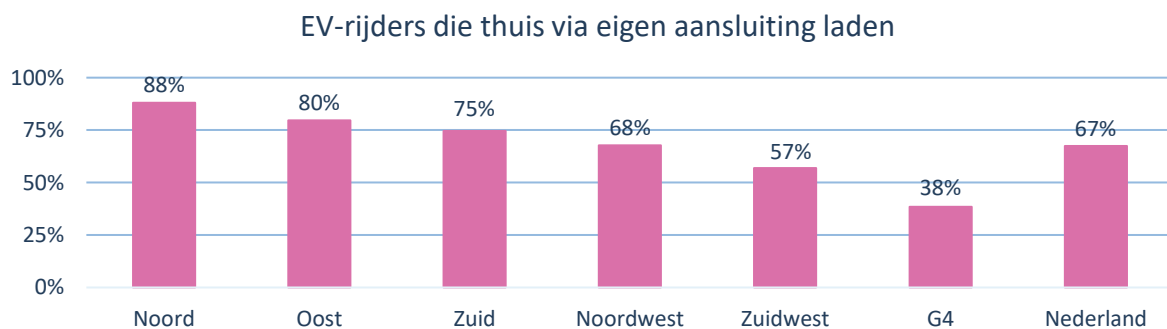
Figuur 2 laat zien dat de verhouding publiek en thuis (privaat) laden per regio sterk verschilt. Dit komt doordat inwoners in bepaalde regio's veel meer over een eigen oprit of eigen parkeerplaats beschikken. In de stedelijke gebieden heeft men minder vaak de beschikking over een eigen oprit of parkeerplaats, daardoor is het aantal private laadpunten in verhouding lager en is men meer op publieke laadinfrastructuur aangewezen. In Figuur 2 hieronder is het aantal private laadpunten voor de G4 niet weergegeven. De private laadpunten van de G4 zijn ondergebracht bij regio Zuidwest (Den Haag en Rotterdam) en bij regio Noordwest (Amsterdam en Utrecht). Voor de G4-regio kan geen onderbouwde schatting worden gegeven van het aantal private laadpunten, met de beschikbare data kan dat alleen op provincieniveau. De schatting is gebaseerd op het aantal stekkervoertuigen in de betreffende regio, deze voertuigen zijn alleen op provincieniveau bekend.



Figuur 2. Aantal laadpunten per NAL-regio op 31-03-2023<sup>2</sup>

## 1.3. Regionale verschillen in mogelijkheden tot laden op eigen oprit

Relatief veel EV-rijders hebben de mogelijkheid om thuis, privaat, op te laden. De regionale verschillen zijn groot: in de landelijke regio's, Noord voorop, laadt 88% van de EV-rijders thuis op, blijkt uit de enquête vanuit het Nationale EV en Berijdersonderzoek 2022 (Figuur 3).



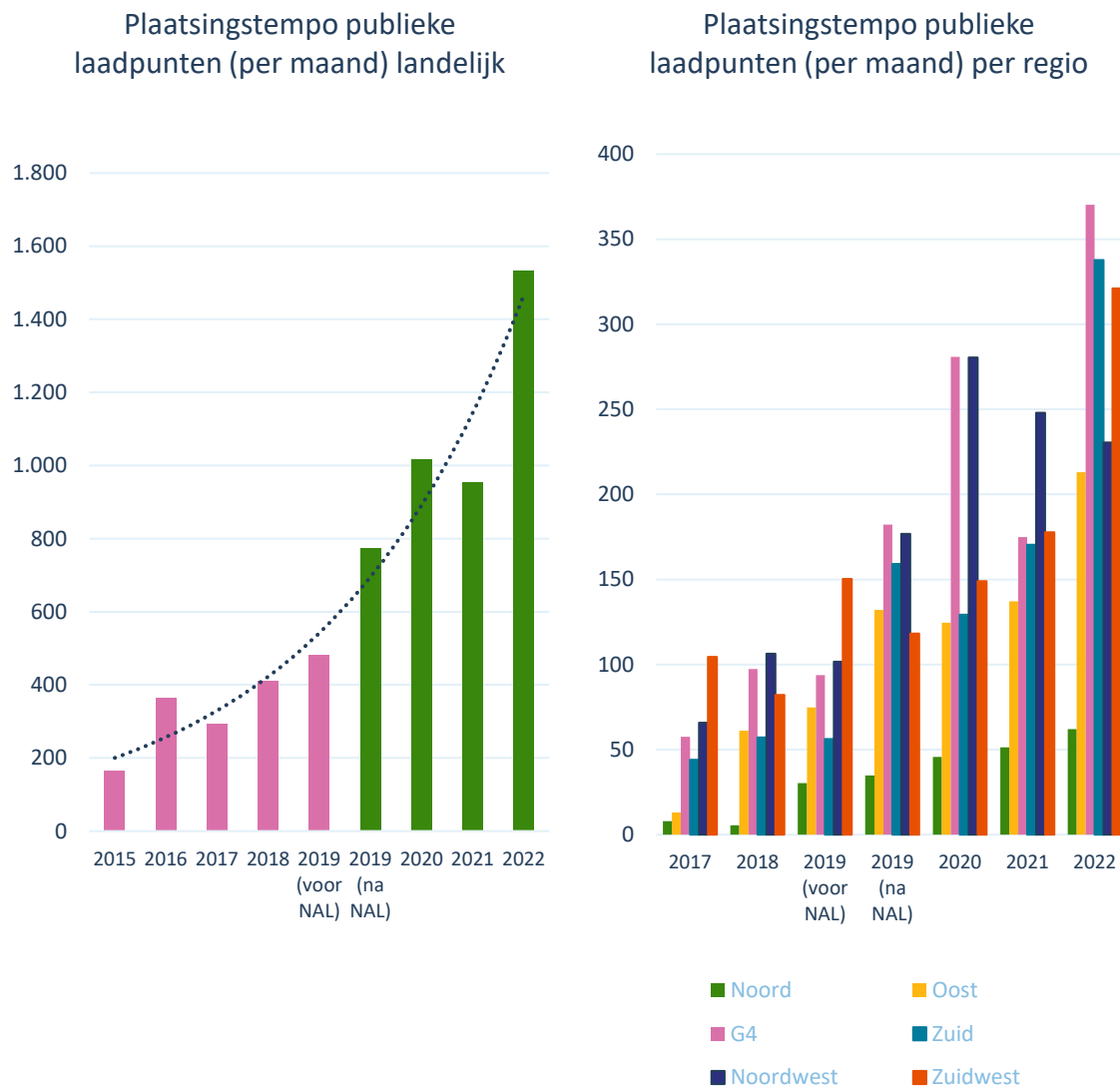
Figuur 3. Mogelijkheden van huidige EV-rijders tot laden op eigen oprit uitgesplitst per NAL-regio<sup>3</sup>

<sup>2</sup> [Monitoring per NAL Regio - Nationale Agenda Laadinfrastructuur](#)

<sup>3</sup> [Nationaal Laadonderzoek rapportage \(rvo.nl\)](#)

### 1.4. Plaatsingstempo

Het plaatsingstempo neemt exponentieel toe. In de periode voor de NAL van start ging (roze staven in Figuur 4a) was het plaatsingstempo van publieke laadpunten gemiddeld genomen rond de 400 laadpunten per maand. De periode na de NAL (groene staven in Figuur 4a) worden gemiddeld ruim 1.000 publieke laadpunten per maand geplaatst. De toename van het plaatsingstempo is in elke regio waar te nemen (Figuur 4b). In 2021 is een afname te zien, dat is grotendeels te verklaren door de top van de covid pandemie.



Figuur 4. Plaatsingstempo: (a) landelijk gemiddelde aantal geplaatste laadpunten per maand en (b) per regio.

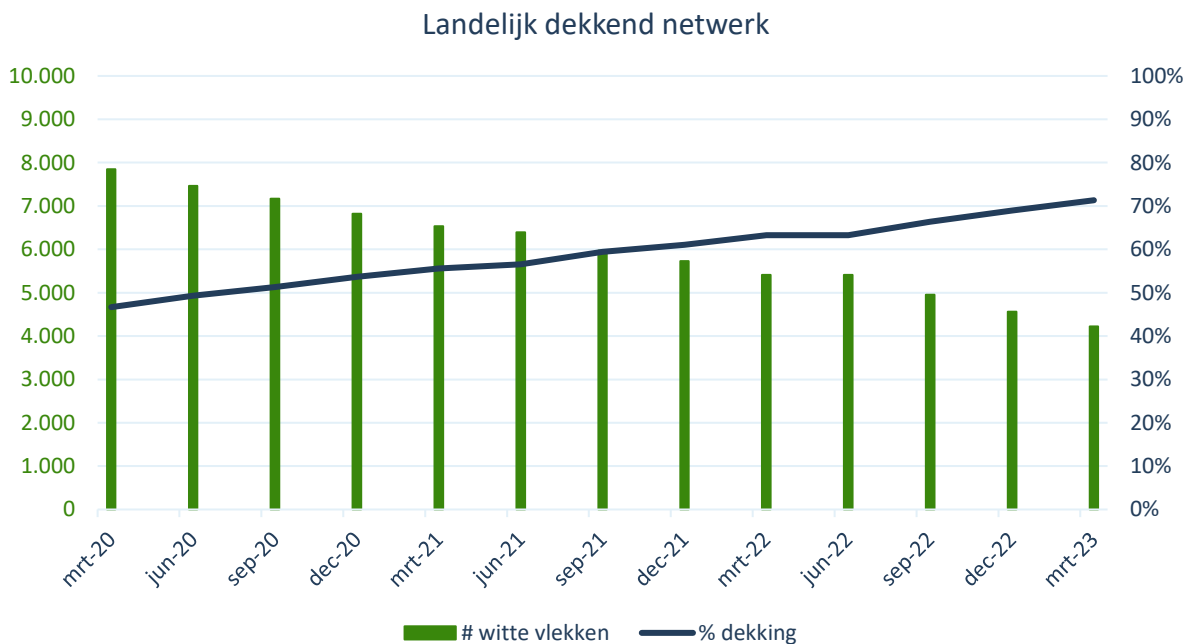
### 1.5. Inzicht in witte vlekken / landelijk dekkend netwerk

Het is van belang dat er in heel Nederland een dekkend netwerk van publieke laadinfrastructuur is. Dit is nu nog niet overal het geval. Nog niet overal in Nederland is publieke laadinfrastructuur beschikbaar, met name in meer landelijk gebied. Daarom wordt gewerkt aan een landelijk dekkend netwerk om deze zogenaamde witte vlekken op te vullen. Daarbij moet opgemerkt worden dat huishoudens in meer landelijk gebied vaak een eigen oprit hebben en eerder gebruikmaken van een privaat laadpunt. Het bepalen van het landelijk dekkend netwerk heeft als doel om te meten of het

netwerk van laadinfrastructuur voldoende laadzekerheid biedt aan elektrische rijders en de witte vlekken, de aandachtsgebieden, in beeld te brengen. De focus ligt op het laden op de bestemming van elektrische rijders, dat zijn de plekken waar elektrische rijders langer verblijven (zoals woon- en werklocaties). Het uitgangspunt is dat in elke buurt, met uitzondering van het landelijke gebied (stedelijkheidsklasse 5 – landelijk volgens CBS-definitie) een laadpunt op loopafstand beschikbaar moet zijn. Door deze witte vlekken in beeld te brengen kan er worden gewerkt aan een versnelde invulling van het landelijk dekkend laadnetwerk. Dit is bovenop de huidige uitrol van laadpunten door NAL-regio's: daar waar de (verwachte) vraag aan laadpunten ontstaat.

De dekking van het landelijk netwerk is weergegeven in Figuur 5. Het landelijk dekkend netwerk wordt ook geografisch in kaart gebracht. Een kaartweergave is te vinden via: [Landelijk dekkend netwerk \(31-01-2023\) | Nationale Agenda Laadinfrastructuur](#)

De meting van het landelijk dekkend netwerk is in maart 2020 gestart. Sindsdien is het aantal witte vlekken afgenomen en het dekkingspercentage toegenomen. Het streven is om op termijn naar een volledig landelijk dekkend netwerk toe te werken. Met het streven naar een landelijk dekkend netwerk zorgen we ook voor een publiek laadpunt op locaties waar er niet op korte termijn vraag is van een elektrische rijder die er woont.

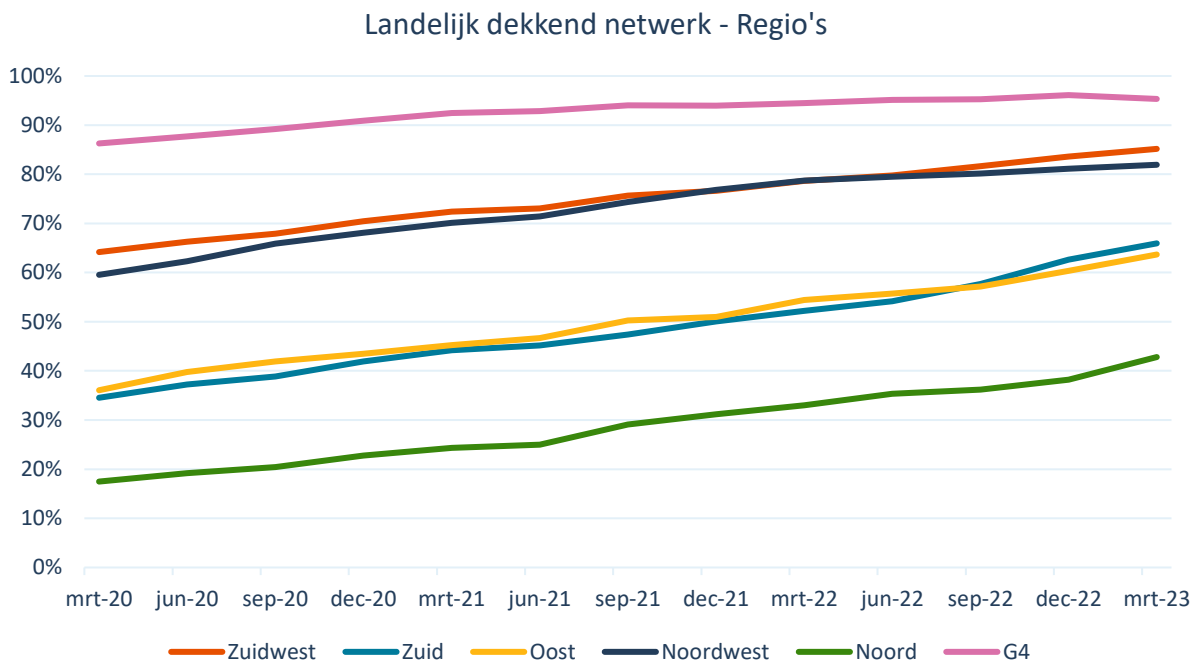


Figuur 5. Ontwikkeling landelijk dekkend netwerk.

Onderstaande Figuur 6 toont de verschillen per regio. De meer stedelijke regio's, G4, Noordwest en Zuidwest tonen een hogere dekkingsgraad in vergelijking met de meer landelijke regio's. Zoals eerder beschreven, gaat de definitie uit van stedelijkheidsklasse 1 t/m 4, landelijk gebied (stedelijkheidsklasse 5) valt buiten de definitie en behoeft geen publiek laadpunt.

Een waarschijnlijke verklaring voor de regionale verschillen is te vinden in het aantal geregistreerde stekkervoertuigen per regio. In de regio's G4, Noordwest en Zuidwest zijn relatief veel stekkervoertuigen geregistreerd, om deze reden is er logischerwijs ook meer publieke laadinfrastructuur aanwezig en is de dekkingsgraad hoger. In de meer landelijke regio's zijn minder stekkervoertuigen geregistreerd waardoor er ook (nog) minder publieke laadinfrastructuur is gerealiseerd, ook op plekken die relatief stedelijk zijn en waar volgens de definitie wel een laadpunt zou moeten staan.





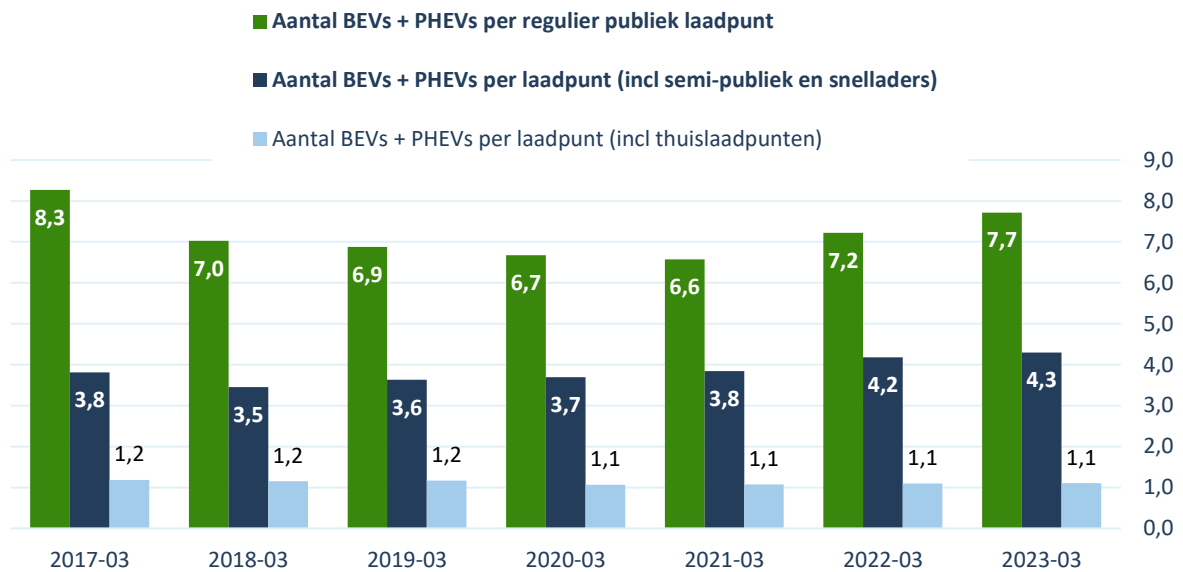
Figuur 6. Ontwikkeling landelijk dekkend netwerk uitgesplitst per NAL-regio.

### 1.6. Aantal stekkerauto's per laadpunt

De ontwikkeling van het aantal voertuigen per laadpunt geeft een indicatie van de ontwikkeling van de mogelijkheid om een beschikbaar laadpunt te vinden. Figuur 7 toont het aantal stekkerauto's (volledig elektrisch en plug-in hybride) per laadpunt in drie verschillende verhoudingen: per publiek laadpunt, per (semi-)publiek en snellaadpunt en inclusief private of thuislaadpunten.

Het aantal stekkervoertuigen, batterij elektrisch (BEV) en plug-in hybride (PHEV) is in de afgelopen jaren sterk toegenomen. De (semi-)publieke laadinfrastructuur stijgt naar verhouding mee. De verhouding 'stekkerovoertuigen per (semi-)publiek laadpunt schommelt de afgelopen jaren net boven de 4 voertuigen per laadpunt. Het aantal stekkervoertuigen (EV's) per publiek laadpunt is redelijk stabiel rond de 7 á 7,5 voertuigen per laadpunt, maar neemt de laatste periode wel wat toe. Wanneer ook de semipublieke en private laadpunten worden meegeteld is het aantal stekkervoertuigen per laadpunt heel stabiel; 1,2 voertuigen per laadpunt. Dat betekent dat de groei van het aantal laadpunten op dit moment de groei van het aantal stekkervoertuigen kan bijbenen.

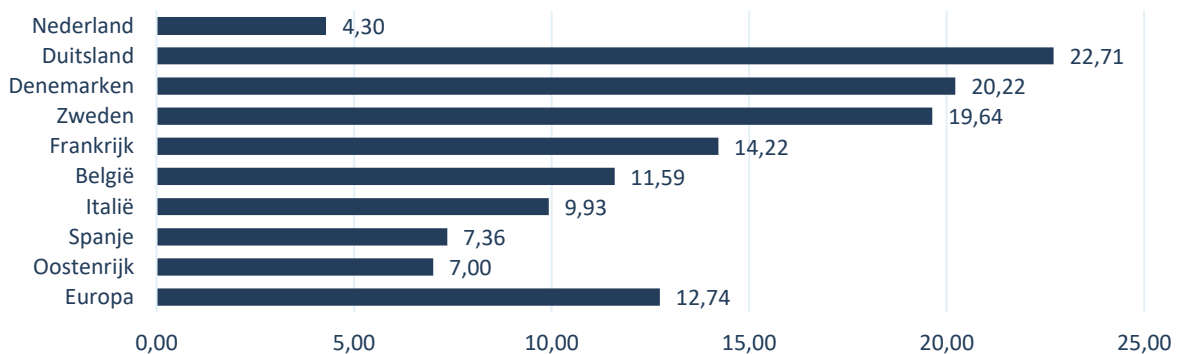
### Ratio stekkerauto's vs laadpunten in Nederland



Figuur 7. Ratio van het aantal elektrische voertuigen per laadpunt<sup>4</sup>

Ter vergelijking, de *Verordening uitrol infrastructuur alternatieve brandstoffen* van de Europese Unie beveelt lidstaten aan om te streven naar 1 publiek toegankelijk laadpunt (publiek en semipubliek inclusief snelladers) per 10 elektrische voertuigen: een hoger aantal voertuigen dan in Nederland nu gebruik maakt van een publiek laadpunt. In Figuur 8 is de situatie in Nederland vergeleken met andere landen in Europa met een grote vloot aan batterij-elektrische en plug-in hybride voertuigen. Daarbij is de ratio gebaseerd op basis van publieke, semipublieke en snellaadpunten, zoals de middelste donkerblauwe staaf in Figuur 7.

### Ratio stekkerauto's per laadpunt (incl. semi-publiek en snelladers)



Figuur 8. Vergelijking ratio met landen in de Europese Unie met grote vloot batterij elektrisch en plug-in hybride voertuigen. Een lager getal geeft aan dat er meer laadpunten beschikbaar zijn per elektrisch voertuig.<sup>5</sup>

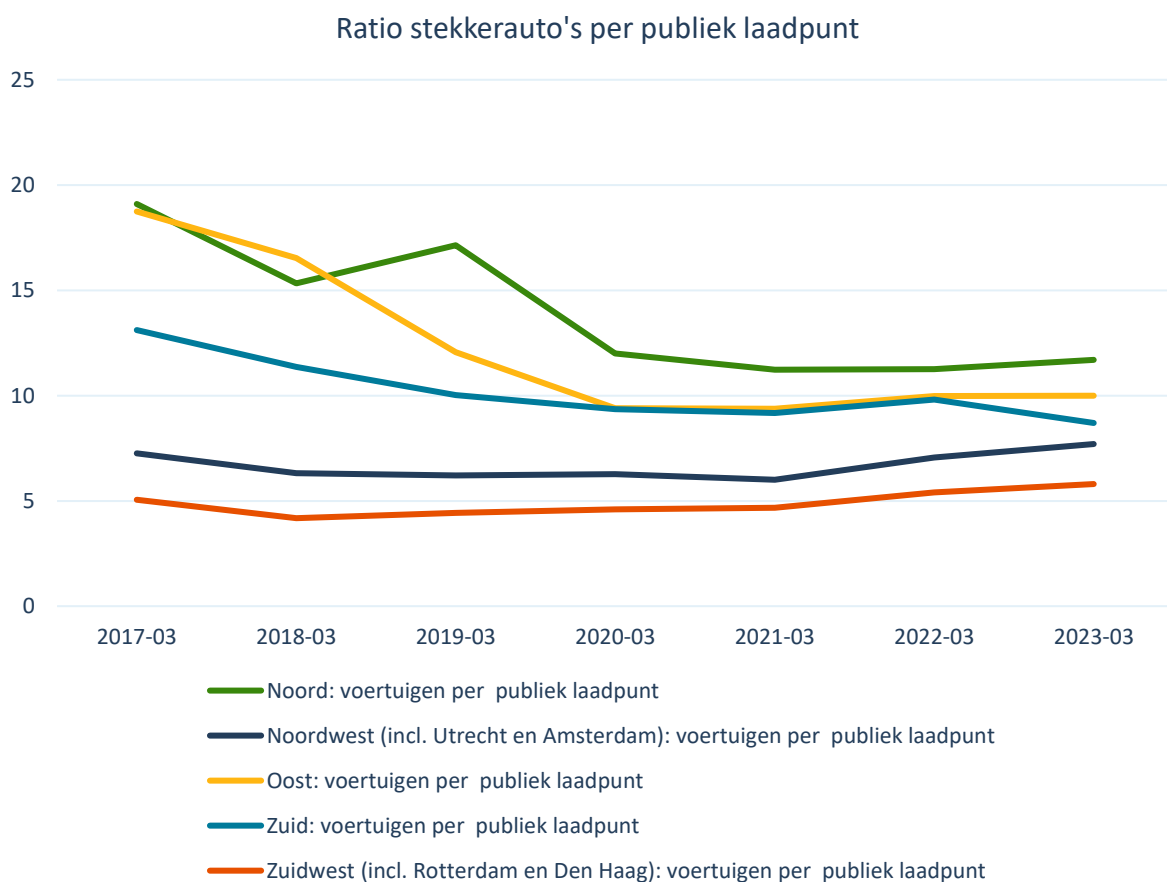
<sup>4</sup> [Monitoring Landelijk - Nationale Agenda Laadinfrastructuur](#)

<sup>5</sup> [Homepage | European Alternative Fuels Observatory \(europa.eu\)](#)

### 1.7. Aantal stekkerauto's per publiek laadpunt (per regio)<sup>6</sup>

Deze weergave is op basis van publieke laadpunten, zoals de linker groene staaf in Figuur 7. Het aantal stekkerauto's per publiek laadpunt verschilt sterk per regio. De meer stedelijke regio's, Noordwest, Zuidwest hebben respectievelijk 7,3 en 5,7 stekkervoertuigen per publiek laadpunt. Terwijl regio's Oost, Zuid en Noord op 8,8 tot 12,4 voertuigen per publiek laadpunt uitkomen in het begin van 2023.

Figuur 9 laat zien dat de verhouding elektrische auto's per laadpunt in de landelijke regio's is afgenomen de afgelopen periode, terwijl deze ratio in de meer stedelijke regio's gelijk is gebleven of zelfs licht is toegenomen. Zodra ook de thuislaadpunten meetellen zijn de verschillen minimaal. In elke regio geldt dan dat het aantal stekkervoertuigen per laadpunt varieert tussen de 1,1 (Noord) en 1,3 (Zuidwest en Noordwest). In de landelijke regio's heeft de EV-rijder vaker de mogelijkheid om thuis te laden en is men minder aangewezen op publieke laadinfrastructuur.



Figuur 9. Ratio van het aantal elektrische auto's per publiek laadpunt, per regio.<sup>7</sup>

### 1.8. Laadmix

In het Nationaal laadonderzoek 2022<sup>8</sup> is onderzocht waar de elektrische rijder laadt (Figuur 10). Deze laadmix is uitgedrukt in het aantal kilometers dat men met de verschillende laadmogelijkheden heeft geladen.

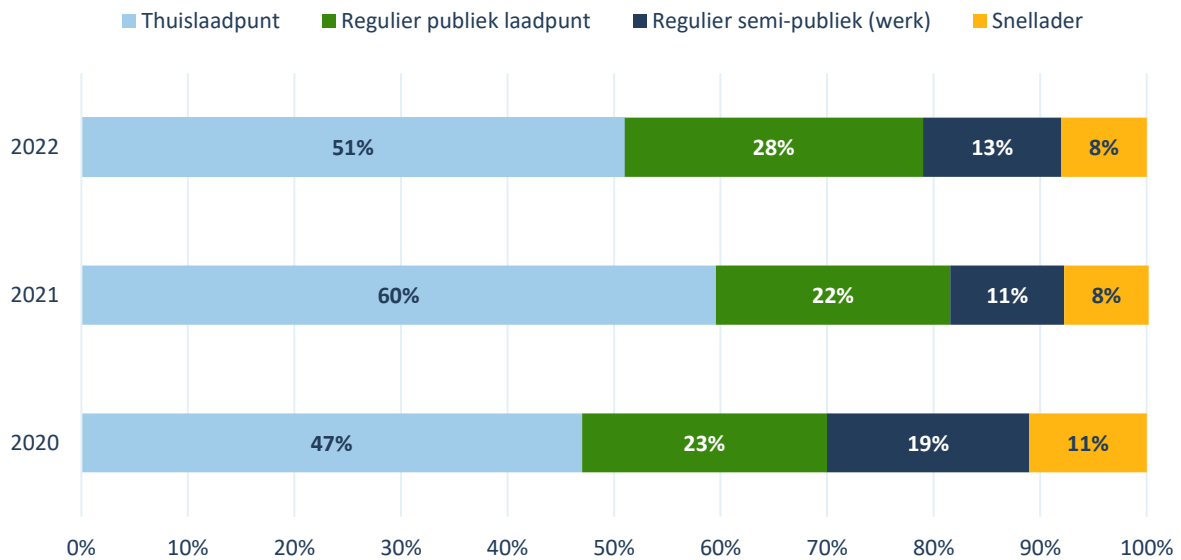
<sup>6</sup> [Monitoring per NAL Regio - Nationale Agenda Laadinfrastructuur](#)

<sup>7</sup> [Monitoring per NAL Regio - Nationale Agenda Laadinfrastructuur](#)

<sup>8</sup> [Nationaal Laadonderzoek rapportage \(rvo.nl\)](#)

De laadmix sluit redelijk aan bij de aantallen laadpunten. De meeste elektrische kilometers worden thuis geladen, daarna publiek (inclusief semipublieke laadpunten), zo blijkt uit het Nationaal Laadonderzoek 2022. Met uitzondering van de effecten van het coronajaar 2021, blijven de verhoudingen in de laadmix redelijk hetzelfde over de jaren.

### Laadmix in Nederland

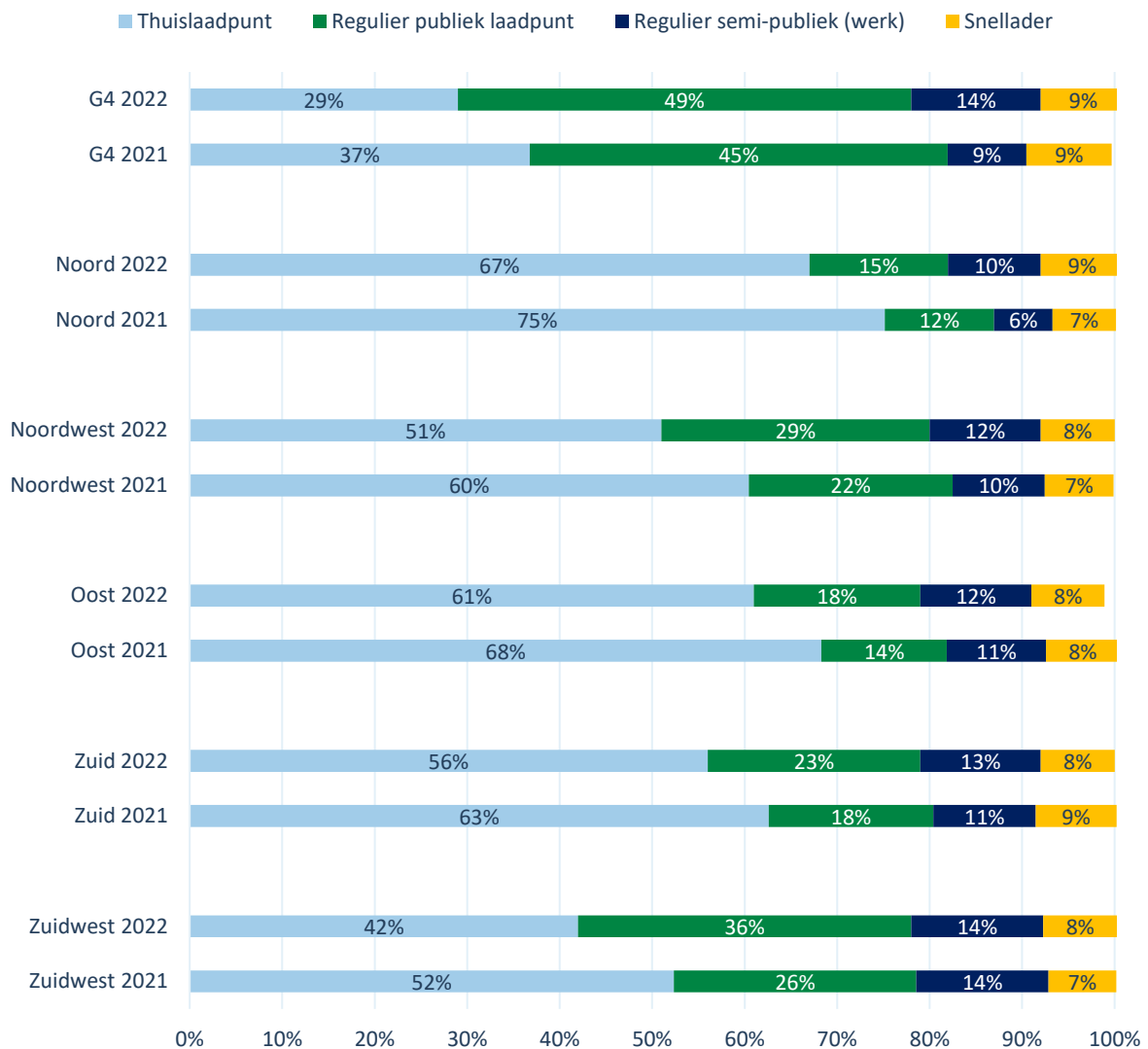


Figuur 10. Overzicht landelijke laadmix vanuit de EV-rijder in 2020, 2021 en 2022

### Regionale verschillen in de laadmix

Onderstaande Figuur 11 laat duidelijk zien dat er verschillen in de laadmix zijn per NAL-regio. In regio Noord, kenmerkend door een landelijke inrichting, wordt zelfs driekwart van de totale gereden kilometers thuis geladen. Het omgekeerde effect is zichtbaar voor de (semi-)publieke laadpunten. In de vier grote steden wordt een flink aandeel van de gereden kilometers (semi-)publiek geladen, 45%, terwijl dat in de meer landelijke regio's rond de 15-20% is.

### Laadmix per regio

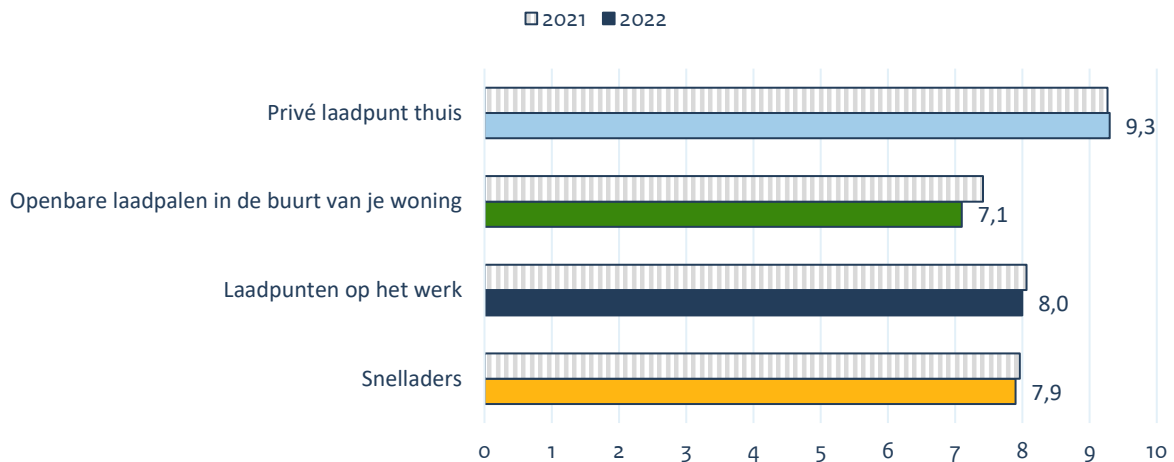


Figuur 11. Laadmix vanuit de EV-rijder per regio, voor de jaren 2021 en 2022.

#### **Rapportcijfer, verschillende typen laadpunten 2022**

Alle typen laadpunten scoren een ruime voldoende in het Nationaal Laadonderzoek (Figuur 12). Dat impliceert dat het huidige aantal voertuigen per laadpunt voldoende is voor de EV-rijder. Per NAL-regio zijn deze cijfers vergelijkbaar.

## Beoordeling laadinfrastructuur in Nederland



Figuur 12. Rapportcijfer per type laadpunt

### Ervaren knelpunten bij het laden: 2021 en 2022

In het Nationaal Laadonderzoek is gevraagd welke hinderlijke knelpunten de EV-rijder weleens ervaart. Een indicatieve vergelijking kan worden gemaakt (Figuur 13) met de knelpunten die naar voren kwamen in het Nationaal Laadonderzoek 2021<sup>9</sup> en 2022.

In 2022 heeft 59% van de ondervraagden wel eens meegemaakt dat een laadplek niet bereikbaar is, dit is het meest voorkomende knelpunt. Ook zegt 46% wel eens te ervaren dat er niet voldoende laadpalen in de buurt zijn. Hoewel een best groot deel van de elektrische rijders weleens knelpunten ervaart bij het openbaar laden, scoort dit type laadpunt toch een ruime voldoende. Blijkbaar zijn de negatieve ervaringen vooral incidenteel.

Top 5 knelpunten openbaar laden	2021	2022
Laadplek is bezet door een fossiele brandstofauto	52%	43%
Laadpaal is defect	40%	42%
Er zijn niet voldoende laadpalen in de buurt	37%	46%
Ik weet niet wat de kosten van laden zijn	33%	19%
Laadpunt niet bereikbaar (bijv. doordat deze achter een hek/slagboom staat)	-	59%

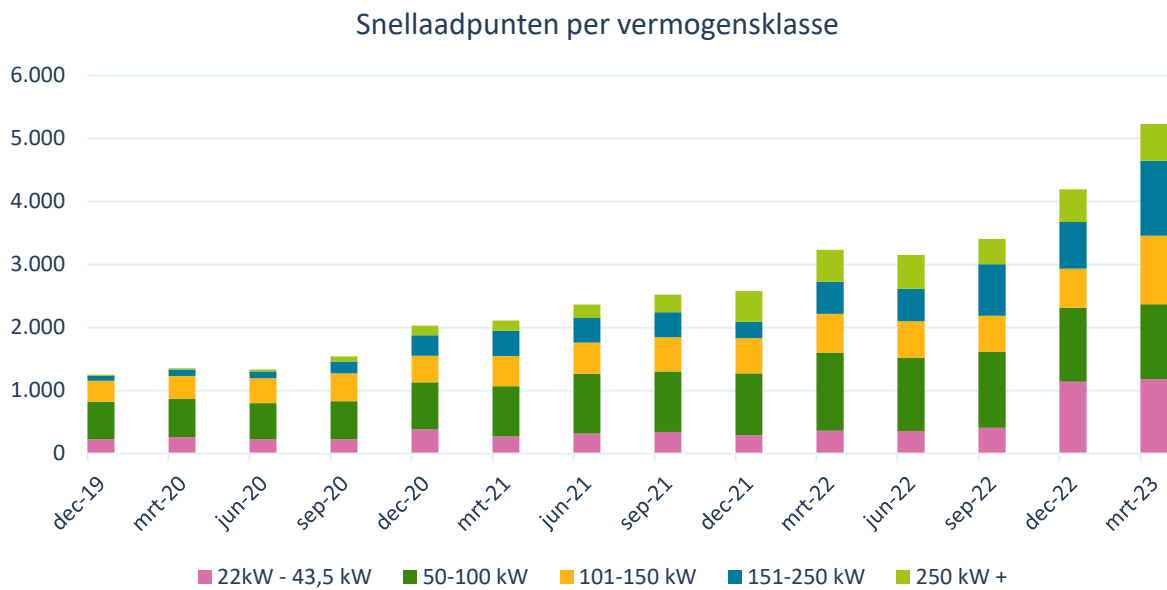
Figuur 13. Ervaren knelpunten bij openbaar laden

<sup>9</sup> In het Laadonderzoek 2021 is enkel gevraagd naar welke 'hinderlijke knelpunten' ervaren zijn in het afgelopen half jaar. In 2022 is eerst gevraagd óf men wel eens knelpunten ervaart, en vervolgens welke knelpunten als hinderlijk werden ervaren. De vergelijking functioneert derhalve als indicatie.

## 1.9. Snelladers

### Aantal snellaadpunten per vermogensklasse

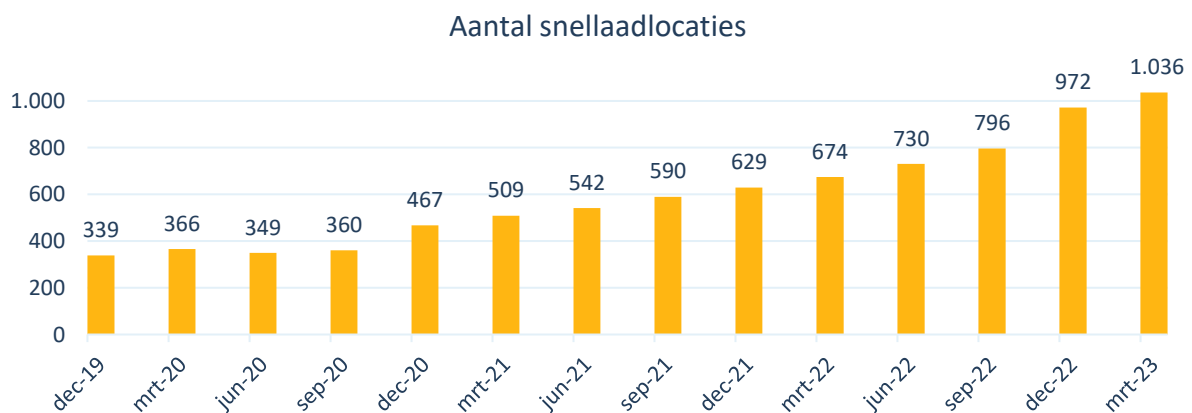
Onderstaande Figuur 14 laat de ontwikkeling van de snelladers zien per vermogensklasse. Laadpunten met een hoog vermogen, boven 150 kW, zijn sterk in opmars. Deze bevinden zich grotendeels op verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet. Onderstaand figuur toont laadpunten die publiek toegankelijk zijn, zowel publieke als semipublieke laadpunten. Schommelingen worden grotendeels veroorzaakt door laadpunten die privaat waren (dus niet publiek toegankelijk) en later toch beschikbaar zijn gemaakt voor publiek waardoor ze in de categorie semipubliek terechtkomen, en wel worden meegeteld in onderstaande figuur. Andersom gebeurt dit ook af en toe.



Figuur 14. Ontwikkeling snelladers per vermogensklasse.

### Aantal snellaadlocaties

Onderstaande Figuur 15 toont het aantal locaties waar men kan snelladen. Het aantal locaties is sterk toegenomen de afgelopen periode. Locaties bevinden zich op verzorgingsplaatsen, bij afritten langs het hoofdwegennet en binnenstedelijk.



Figuur 15. Ontwikkeling aantal snellaadlocaties in Nederland.

## 2. Voortgang NAL regio's

De NAL-regio's ondersteunen hun inliggende gemeenten met de uitrol van publieke laadinfrastructuur en het uitvoeren van de afspraken uit de NAL. In 2022 faciliteerden alle 345 gemeenten publieke laadinfrastructuur voor personenvervoer. Daarbij zijn nu vrijwel alle gemeenten aangesloten bij hun NAL-regio en met alle gemeenten wordt samengewerkt. Het afgelopen jaar is er weer een groot aantal gemeenten aan de slag gegaan met een laadvisie op lokaal of regionaal niveau. Een integrale visie met aandacht voor de verschillende modaliteiten (waaronder ook bestel- en vrachtvoertuigen) en typen laadinfrastructuur (snel, regulier, privaat, publiek) helpt de uitrol van laadinfrastructuur. Een overzicht volgt in Tabel 1.

In meerdere regio's is afgelopen jaar een nieuwe concessie gestart of is er een in voorbereiding, zodat ook de komende jaren meer publieke laadpunten kunnen worden uitgerold. De NAL-regio's ondersteunen de inliggende gemeenten actief. Zo heeft NAL-regio Zuid een expertisecentrum, Noordwest een uitgebreide helpdesk en Zuidwest, Oost en Noord laadconsulenten die proactief bij gemeenten langs gaan om te helpen bij de uitrol van (publieke) laadinfrastructuur.

Toelichting tabel:

- Gemeenten die laadinfrastructuur faciliteren: veel gemeenten hebben al beleidsregels om de uitrol van laadinfrastructuur te faciliteren. Deze beleidsregels richten zich over het algemeen op reguliere laadpunten in de openbare ruimte, publieke laadinfrastructuur, voor personenvervoer.
- Laadvisie: een integrale visie op laadinfrastructuur, bij voorkeur in regionaal verband opgesteld. Het doel van de laadvisie is het bepalen van een strategie waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische modaliteiten wordt gerealiseerd. De visie omvat alle verschillende vormen van laden – van publiek tot privaat, en snelladen – en alle verschillende vormen van elektrische voertuigen: personenvervoer, doelgroepenvervoer, bestel-, vracht- en bouwvoertuigen. Deze visie wordt elke twee jaar herijkt, met een zichttermijn van 10-15 jaar.<sup>10</sup>
- Plaatsingsbeleid: een uitwerking van de keuzes die in de integrale laadvisie van de regio of gemeente zijn gemaakt. Het beschrijft hoe invulling aan de visie wordt gegeven en richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur en helpt de gemeente bij de uitvoering. Uitgangspunt bij het beleid is het vraaggericht en proactief plaatsen van publieke laadinfrastructuur op basis van prognoses, data of vraag.

De laadvisie en het plaatsingsbeleid worden bestuurlijk vastgesteld.

<sup>10</sup> [Nationale Agenda Laadinfrastructuur](#), pp. 25-26.



Regio	Totaal gemeenten	Aangesloten gemeenten (actief lid)			Gemeenten die laadinfra faciliteren			Gemeenten met integrale laadvisie			Gemeenten met vastgesteld plaatsingsbeleid		
		2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Oost	77 <sup>11</sup>	77	77	77	72	74	77	0	53	62	0	49	62
Zuidwest	63	63	63	63	63	63	63	6	22	27	49	63	63
Zuid	87	87	87	87	88	87	87	0	45	56	88	37	58
Noord	40	37	40	40	38	40	40	0	13	17	0	2	26
Noordwest	74	70	72	73	65	74	74	0	25	25	65	25	74
G4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4

Tabel 1. Overzicht laadinfrastructuur bij gemeenten per NAL-regio.

## 2.1. Laadvisies

Het grootste deel van de gemeenten in Nederland doet functioneel mee aan de taken die de NAL-regio organiseert. Een aantal NAL-regio's heeft een stevige regionale laadvisie die wordt onderschreven door de gemeenten. Een laadvisie helpt gemeenten om na te denken over alle aspecten van elektrisch laden, dus ook andere modaliteiten dan alleen personenvervoer. Voor logistiek en bedrijventerreinen is een visie belangrijk omdat dit gemeenten dwingt na te denken over benodigde laadinfrastructuur in de toekomst. De NAL-regio's hebben voorbeelden aangedragen en een voorbeeld (kant-en-klaar) visiedocument gedeeld met gemeenten, vertaald naar situatie van de NAL-regio. Een groot aantal gemeenten heeft hier dankbaar gebruik van gemaakt. Het merendeel van de gemeenten heeft zo een laadvisie vastgesteld dan wel in concept gereed. In verschillende regio's zijn loketten of een vraagbaak beschikbaar met documenten waar gemeenten gebruik van kunnen maken.

Een laadvisie schetst ook hoe om te gaan met schaarste op het elektriciteitsnet. Een laadvisie geeft inzicht wat de laadbehoefte is in een gebied, maar ook wat de beperkingen zijn. Veelal worden deze visies ook vertaald naar regionale plankaarten om te komen tot een strategische en planmatige uitrol van publieke uitrol te komen. De komende jaren zullen ook steeds meer bestel- en vrachtvoertuigen elektrificeren, wat leidt tot een toenemende druk op het elektriciteitsnet.

Tegelijkertijd constateren we dat de integraliteit van laadinfrastructuur in de verschillende klimaatopgaven, zoals voor gebouwde omgeving en energieopwekking, maar in zeer beperkte mate terugkomt in andere regionale programma's zoals de Regionale Energiestrategieën, Regionale Mobiliteitsprogramma's en de energiestrategieën van industrieclusters. Dat is zorgelijk en verdient aandacht omdat al deze transitie op elkaar ingrijpen en alle een impact op het elektriciteitsnet hebben.

## 2.2. Snelladen

Op steeds meer plekken wordt snellaadinfrastructuur gerealiseerd, zoals eerder geschetst in 1.9. Dit is met name op doorreislocaties (langs snelwegen) de aangewezen manier om te laden. Ook bij doorstroomlocaties als winkelcentra, super- en bouwmarkten ontstaan deze snelladers. Gemeenten krijgen steeds meer vragen hierover en steeds meer marktpartijen investeren hierin. Om hier beter zicht op te hebben de regio's in west Nederland het onderzoek Prognoses snelladen West NL uitgevoerd. Regio's Oost en Zuid spanning zich in om randvoorwaarden, kennis en beleidsregels te ontwikkelen en te delen met gemeenten.

<sup>11</sup> Gemeente Veenendaal (UT) neemt deel aan de concessie van NAL-regio Oost.

### 2.3. Doorlooptijden en aanvraagverzoeken

De ambitie van de NAL is een dekkend, toegankelijk en toekomstbestendig laadnetwerk in 2030, waarbij de beschikbaarheid van laadinfrastructuur geen belemmering mag zijn voor de groei van elektrisch vervoer. Hiervoor is versnelling van het proces nodig. De keuze voor een elektrische auto mag niet negatief beïnvloed worden door een te lange wachttijd voor de aanleg van een laadpunt. Bij de doorlooptijd gaat het om de gemiddelde duur van het aanvragen van een publiek laadpunt of signalering dat een extra laadpunt nodig is tot de daadwerkelijke plaatsing. Deze gemiddelde duur is van veel factoren afhankelijk en verschillende partijen hebben een rol in dit proces: gemeenten, laadpaalexploitanten, netbeheerders, aannemers en bewoners.

De doorlooptijd kan sterk per gemeente verschillen en is een complex begrip. In 2021 is de *Versnellingsgids Proces 'Aanvraag- en realisatie publieke laadinfrastructuur'* opgesteld<sup>12</sup> om het proces van aanvraag tot plaatsing te kunnen versnellen. In opvolging hiervan is afgelopen jaar het instellen van verschillende type verkeersbesluiten verder onderzocht en op juridische geldigheid getoetst. Verzamelverkeersbesluiten maken het gemeenten mogelijk om voor gebieden in een keer een verkeersbesluit voor een aantal in een wijk geplande laadpunten te nemen. Dit kan het proces vanuit de gemeente versnellen. In het kader van de Human Capital Agenda is door de netbeheerders gewerkt aan de verkorte opleiding monteur aansluitingen laagspanning<sup>13</sup>. Door deze verkorte opleiding kunnen monteurs sneller aan de slag. Ook hebben netbeheerders een nieuwe compacte aansluitmodule ontwikkeld om laadpunten sneller te kunnen aansluiten.<sup>14</sup>

Ondanks het feit dat het plaatsen van een laadpunt soms lang duurt, is het plaatsingstempo per maand afgelopen jaren gestegen (Figuur 4). Op dit moment worden publieke laadpunten vooral vraaggestuurd geplaatst, maar de komende jaren zullen meer NAL-regio's en gemeenten laadpunten proactief en datagestuurd gaan plaatsen. Bij datagestuurd plaatsen wordt gekeken naar de laaddruk in bepaalde gebieden: hoeveel auto's maken gebruik van een laadpunt. Bij een hoge laaddruk worden vervolgens laadpunten bijgeplaatst. Proactief plaatsen zorgt ervoor dat EV rijders van meer laadpunten gebruik kunnen maken.

Echter raakt het elektriciteitsnet steeds meer overbelast, dat komt nu ook in toenemende mate voor op laagspanningsniveau. Dat is het niveau waarop publieke laadpunten worden aangesloten, dit kan daardoor ook leiden tot langere doorlooptijden omdat er nieuwe locaties moeten worden gezocht of het net moet worden verzaard. Er wordt nu gewerkt aan een dashboard dat de doorlooptijden in het proces van aanvraag en realisatie van publieke laadpunten in kaart brengt bij de verschillende ketenpartijen.

### 2.4. Aanvraagverzoeken

Inwoners kunnen in veel gevallen een aanvraagverzoek voor een publiek laadpunt indienen bij hun gemeente. Of een inwoner hier ook aanspraak op maakt, hangt van een aantal factoren af. Vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur wordt de ladder van laden gehanteerd (Figuur 16). Eerst wordt gekeken of iemand de mogelijkheid heeft om te laden op eigen, privaat terrein. Als men deze mogelijkheid heeft, hoeft men geen publiek laadpunt aan te vragen. Daarna ligt de nadruk op semipublieke laadvoorzieningen, zoals bij winkelcentra of stations. Tot slot dienen publieke laadpunten te voorzien in de laadbehoefte.

<sup>12</sup> [Versnellingsgids Proces 'Aanvraag- en realisatie publieke laadinfrastructuur'](#)

<sup>13</sup> <https://www.mensenmakendetransitie.nl/wp-content/uploads/2023/01/factsheet-1.pdf>

<sup>14</sup> <https://elaad.nl/laadpalen-en-straatverlichting-sneller-aansluiten-met-nieuwe-compacte-aansluitmodule/>



Figuur 16. Ladder van laden, voorbeeld Rotterdam.

Het is in principe aan de markt om via het zogenaamde marktmodel een passende mix (privaat, semipubliek, publiek en snelladen) van het aantal laadmogelijkheden te creëren.

## 2.5. VvE-laden

Het laden bij VvE's is een vorm van privaat laden. Om VvE's hierbij te helpen is afgelopen jaar een aantal mooie resultaten behaald:

- Het platform [vveladen.nl](https://vveladen.nl) is tot stand gebracht vanuit een samenwerking tussen de rijksoverheid en de NAL-regio's en wordt als gezamenlijk platform aangehouden. Het platform met informatie en een stappenplan voor de aanleg van laadinfrastructuur bij VvE's wordt goed bezocht. Verschillende organisaties zoals VvE-belang, Vereniging Eigen Huis, de VER en gemeenten verwijzen actief door naar dit platform.
- De aanpak VvE's begint vruchten af te werpen mede door de georganiseerde Webinars en landelijke subsidie. Discussies over de vermeende problemen met brandveiligheid worden minder dominant.
- In 2022 hebben ruim 200 VvE's van RVO subsidie gekregen voor een laadpuntadvies. Uit [onderzoek](#) blijkt dat 90% van de VvE's aangeeft dat de vragen met het advies zijn beantwoord. Volgens 80% heeft het advies geholpen bij de besluitvorming over het realiseren van oplaadpunten.
- De aangekondigde notificatieregeling voor oplaadpunten bij VvE's die voor veel onrust zorgde bij VvE's is door de minister van Binnenlandse Zaken uitgesteld. Er komt een [versnellingsagenda](#) voor de verduurzaming van VvE's waarin de oplaadpunten worden meegenomen.

### 3. Logistiek

De logistieke sector is de volgende sector waarin de elektrificatie (van vracht- en bestelvoertuigen) snel toeneemt. Deze groei mag niet worden geremd door beperkingen op het vlak van laad- en tankinfrastructuur. Voor logistiek, bestel- en vrachtvoertuigen is in 2022 in kaart gebracht wat er verwacht wordt voor de verschillende vormen van laden van deze voertuigen. Zero emissie (ZE)-zones zijn gemeentelijk, maar logistieke stromen zijn regionaal of bovenregionaal. Het aandeel volledig elektrische zware bedrijfsvoertuigen is nog klein en deze laden nu nagenoeg volledig op eigen, privaat terrein. Monitoring van daadwerkelijk geïnstalleerde (publiek toegankelijke) laadinfra voor deze voertuigen wordt pas mogelijk zodra de toepassing van ZE zware bedrijfsvoertuigen op grote(re) schaal plaatsvindt en er meer informatie beschikbaar is over geïnstalleerde laadinfrastructuur voor zware bedrijfsvoertuigen. Op dit moment (begin 2023) loopt een initiatief om te komen tot een werkbare methode tot verkrijgen van beter inzicht in logistiek laden. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is de transportschaarste op het elektriciteitsnet om de benodigde logistieke laadinfrastructuur te realiseren. Vaak gaat het hier om zwaardere aansluitingen met een hoog vermogen.

In Tabel 2 is een overzicht geschetst van het aantal gemeenten dat een ZE-zone gaat invoeren en de mate waarin gemeenten al bezig zijn met beleid voor logistieke laadinfrastructuur. Een deel van de gemeenten heeft ook al nagedacht over een specifieke aanpak om met zero emissie logistiek om te gaan. De zes NAL-regio's hebben afgelopen jaar een regionale aanpak voor logistiek ontwikkeld. Zo werkt NAL-regio Oost aan plankaarten voor logistiek voor 628 bedrijventerreinen in Gelderland en Overijssel. Deze plankaarten geven inzicht in waar bedrijven hun laadbehoefte goed op eigen terrein kunnen realiseren, waar collectieve laadinfrastructuur nodig is en waar, vanwege netcongestie, mitigerende maatregelen nodig zijn om de benodigde laadinfrastructuur mogelijk te maken. Meerdere regio's zijn bezig met het werken aan zero emissie logistiek en het benaderen van bedrijventerreinen. Daarnaast is de NAL Vliegende Brigade in 2022 gestart om gemeenten met name rond de opgave voor logistieke laadinfra te ondersteunen. Zo werkt zij samen met de NAL-regio's aan een generieke aanpak bedrijventerreinen.

Regio	Totaal gemeenten	Gemeente met ZE-zone <sup>15</sup>		Gemeenten met aanpak ZE-logistiek		Gemeenten met aanpak (laadinfra) bedrijventerreinen		Onderdeel van laadvisie	
		2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Oost	77	6	7	10	10	4	10	7	7
Zuidwest <sup>16</sup>	63	5	5	1	1	2	2	2	2
Zuid	87	4	4	3	5	8	14	15	22
Noord	40	2	2	0	12	3	15	17	17
Noordwest	74	7	7	onbekend	7	5-10	8	7	7
G4	4	4	4	4	4	4	4	onbekend	4

Tabel 2. Overzicht stand van zaken logistiek bij gemeenten per NAL-regio.

<sup>15</sup> Het gaat om de steden: Amsterdam, Utrecht, Den Haag, Rotterdam (G4), Groningen, Assen (Noord), Almere, Amersfoort, Haarlem, Hilversum, Hoorn, Schiphol, Zaanstad (Noordwest), Arnhem, Apeldoorn, Deventer, Ede, Enschede, Nijmegen, Zwolle (Oost), Eindhoven, 's-Hertogenbosch, Maastricht, Tilburg (Zuid), Alphen aan den Rijn, Delft, Dordrecht, Gouda, Leiden (Zuidwest).

<sup>16</sup> In regio Zuidwest zijn meerdere gemeenten bezig met ondersteuning van de NAL-regio aan ZE-logistiek en bedrijventerreinen.

Binnen de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is de werkgroep logistiek actief om kennisvragen te beantwoorden en acties te ondernemen die nodig zijn om succesvolle en passende laadinfrastructuur te realiseren. Zo is de handreiking “Uitrol laadinfrastructuur op bedrijventerreinen” ontwikkeld voor gemeenten waar de mankracht beperkt is met het doel beleidsmakers wegwijs te maken in het onderwerp en te laten zien welke rol zij kunnen spelen. Verder verwachten logistieke partijen hun laadbehoefte grotendeels op eigen terrein op te lossen. Ter ondersteuning zijn daarom in het afgelopen jaar handreikingen en hulpmiddelen opgeleverd:

- De [handreiking depot laden](#) helpt in het beantwoorden van vragen rondom laden op een depot door het denkproces te begeleiden, inzichten te verschaffen en concrete tips te geven.
- Netcongestie belemmert de aanvraag van grotere aansluitingen. Er zijn alsnog mogelijkheden voertuigen te laden. Zes [factsheets van mitigerende maatregelen](#) zijn uitgewerkt.
- Het [onderzoek gedeeld laden](#) toont dat er nog significante obstakels zijn bij het opzetten van gedeelde laadinfrastructuur maar het voor kleinere logistieke partijen aantrekkelijk kan zijn.
- Het [Laadplein kostenmodel](#) helpt bij het samenstellen van een laadplein op basis van het verwachte aantal elektrische voertuigen en berekent de benodigde investeringen.
- Voor ondernemers is een handig stappenplan beschikbaar gesteld op [OpWegNaarZes.nl](#).

De werkgroep is ook aanjager voor de realisatie van een basisnetwerk voor de laadinfrastructuur voor zware logistieke voertuigen.

Ook in de bouw wordt steeds meer gebruik gemaakt van elektrische bouwmachines. Om deze machines op te laden is het van belang dat bij de aanvang van de bouwwerkzaamheden een netaansluiting beschikbaar is. Om dit voor elkaar te krijgen is een ander proces nodig dan op dit moment gangbaar is. De NAL heeft dit proces inzichtelijk gemaakt zodat het huidige proces van het realiseren van een netaansluiting te zien is en een mogelijk toekomstig proces kan worden ontworpen.<sup>17</sup> Ook zijn er voor gemeenten handvatten ontwikkeld om inzicht te krijgen in wat er komt kijken bij emissieloos bouwen.

Belangrijk aandachtspunt bij de bouw is de regelgeving rondom het laden van bouwmachines en het gebruik van accu's. Het is van belang dat dit veilig gebeurt maar (onduidelijkheid over) bestaande en toekomstige veiligheidsregelgeving kan de ambities ten aanzien van schoon- en emissieloos bouwen remmen. Het is van belang dat dit goed in kaart wordt gebracht en dat gebruik en opladen van elektrisch materieel maximaal wordt gefaciliteerd zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid. Toepassing van bekende risicoanalytische methoden en technieken maakt een eerlijke afweging van belangen mogelijk. De NAL zal dit in de komende periode oppakken en de resultaten en knelpunten agenderen.

### 3.1. Laadbehoefte op bedrijventerreinen

ElaadNL heeft in 2022 de Outlook Bedrijventerreinen in Beweging opgeleverd, een prognose voor heel Nederland voor logistieke voertuigen. De werkgroep logistiek heeft deze vertaald naar een prognosekaart. De kaart geeft een indicatie van de spreiding en groei van bestelauto's en trucks gekoppeld aan de energievraag en vermogensvraag van voertuigen per bedrijventerrein. Deze kaart wordt regelmatig geactualiseerd door het werk van de NAL Vliegende Brigade en is te vinden op de [NAL website](#). De NAL-regio's G4, Noordwest en Zuidwest hebben gezamenlijk een uitgebreid en gedetailleerd onderzoek uitgevoerd naar de prognoses laadvraag t/m 2030 voor personenvoertuigen, taxi, bestelbussen en logistiek. Voor zware voertuigen is de verwachting dat deze op vier soorten locaties gaan laden:

<sup>17</sup> [Procesplaat elektrisch laden op de bouwlocatie](#)

- Depots: op eigen terrein van transporteurs of bij klanten van transporteurs. Dit is privaat laden.
- Gedeelde laadhubs: punten waarop verschillende transporteurs gebruik maken van laadinfrastructuur die gedeeld wordt. Dit kan op een nieuw ingerichte gezamenlijke locatie, maar ook op een privaat terrein met gastgebruik.
- Verzorgingsplaatsen of snelwegparkings: plek langs de weg waar reizigers de mogelijkheid hebben om te pauzeren. Om afstanden te overbruggen die groter zijn dan de (op dit moment beschikbare) range van het vervoersmiddel kunnen deze locaties worden ingericht om op hoog vermogen te laden.
- Truckparkings: locaties waar trucks vaak tijdens de nacht stilstaan en eventueel (bij) geladen kunnen worden.

De prognose voor de laadvraag van de 3700 bedrijventerreinen in Nederland levert een generiek beeld dat vraagt om lokale verfijning. De NAL Vliegende brigade verfijnt samen met de NAL-regio's deze prognoses door met bedrijventerreinen en gemeenten in gesprek te gaan. Ze ondersteunen gemeenten daarbij. Zo zijn in 2022 factsheets Laden op bedrijventerreinen voor gemeenten opgeleverd, een reeks van 7 factsheets die gemeenten kunnen helpen laadprognoses te vertalen naar beleid.

## 4. Trends en ontwikkelingen

### 4.1. Netcongestie

Capaciteit op het elektriciteitsnet begint steeds meer te knellen zowel op hoogspannings- als middenspanningsniveau. Uit de analyses, gemaakt met behulp van ElaadNL, blijkt dat er snel ook problemen dreigen voor het plaatsen van laadpunten in grote delen van het land, met name voor hogere vermogens zoals snelladers en laadpunten voor vrachtvoertuigen. De grootste elektriciteitsvraag wordt verwacht vanuit de logistieke sector met een verwachte energievraag van 8,6 TWh jaarlijks in 2035. Tegelijkertijd kunnen bedrijven steeds vaker geen netaansluiting kunnen aanvragen voor zwaardere vermogens, voorbeelden hiervan zijn al bekend via het [TLN Groenboek](#). Bedrijven die nu moeten kiezen voor fossiel of elektrisch bij de aanschaf van nieuwe voertuigen durven vooral door het probleem van netcapaciteit de overstap vaak niet te maken. Het is daarom noodzakelijk om de verwachte energiebehoefte van de elektrificatie van mobiliteit in kaart te brengen en knelpunten in netcapaciteit te identificeren door alle sectoren in de analyse mee te nemen. Analyses wijzen erop dat dit in de komende jaren ook in toenemende mate de uitrol van reguliere laadinfrastructuur kan gaan belemmeren. De uitrol van laadinfrastructuur is een voorwaarde voor de adoptie van elektrisch vervoer. De capaciteit van het elektriciteitsnet is een voorwaarde voor de uitrol van laadinfrastructuur.

Provincies spelen een essentiële rol in het afwegings- en investeringskader om het elektriciteitsnet op orde te krijgen middels het provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (PMIEK). Het meenemen van mobiliteit in de afwegingen waar te investeren is hierin een cruciale opgave. In het Landelijke Actieprogramma Netcongestie (LAN) zijn drie actielijnen geformuleerd: sneller bouwen, sterker sturen en het vergroten van flexibele capaciteit. Het is van groot belang dat de NAL aangehaakt is bij de desbetreffende actielijnen.<sup>18</sup>

### 4.2. Veiligheid

Elektrisch vervoer en elektrisch laden moet veilig zijn. Zowel fysiek als digitaal. Afgelopen jaar is ook weer gewerkt aan de verschillende veiligheidsaspecten die gepaard gaan met het gebruik en het laden van elektrische voertuigen. Het aantal nieuwe elektrische voertuigen neemt snel toe en dit heeft gevolgen voor de omgeving die risico's met zich meebrengen die kunnen verschillen van oudere vaak fossiele voertuigen. Naast de theoretische meer wetenschappelijke bronnen komen ook steeds meer ervaringen en kennis uit de praktijk beschikbaar.

- De definitieve eisen voor oplaadpunten in overdekte parkeergarages zijn gepubliceerd in het [Besluit Bouwwerken Leefomgeving](#). De eisen worden van kracht bij de inwerkingtreding van de nieuwe Omgevingswet maar worden in de praktijk nu al vaak toegepast.
- Het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid (NIPV) heeft in opdracht van het Bestuursakkoord zero-emissie bussen [ontwerprichtlijnen](#) gepubliceerd voor de brandveiligheid bij het stallen en opladen van zero-emissiebussen. De komende periode zal het NIPV deze kennis uitbreiden naar het stallen en opladen van zware logistieke en bouwvoertuigen.
- Het NIPV heeft een eerder onderzoek naar de brandbestrijding bij elektrische voertuigen [geactualiseerd](#). De dompelcontainer is nog steeds de meest gangbare methode, maar er zijn ook nieuwe ontwikkelingen en inzichten.

<sup>18</sup> [Kamerbrief over Landelijk Actieprogramma Netcongestie \(LAN\)](#)

### 4.3. Prijstransparantie en Open protocollen

De werkgroep Open Protocollen en Open Markten heeft als doel gestandaardiseerde en breed geïmplementeerde protocollen voor laadinfrastructuur, in eerste instantie binnen Nederland, vervolgens binnen Europa, geïmplementeerd te krijgen. Het doel van open standaarden is de interoperabiliteit (ook uitwisselbaarheid) tussen verschillende informatiesystemen of gegevensverzamelingen te vergroten. De toepassing van open protocollen zorgt voor een meer competitieve markt met lagere kosten, waar zowel EV rijders als de markt zelf en de aanbesteders van profiteren. In 2022 is ervoor gezorgd dat:

- in Nederland open protocollen standaard worden gebruikt en de overheden het gebruik hiervan voorschrijven. Het vervolg is Europese en wereldwijde open standaarden, beginnend in de EU, goed aan te laten sluiten op Nederlandse protocollen.
- overheden, netbeheerders en marktpartijen samenwerken aan een open en competitieve markt. Interoperabiliteit en het toelaten van klanten van andere providers op laadpalen (roaming) is hier een standaardvoorwaarde.
- breed gedragen, neutrale en open (patentvrije) protocollen in de contracten voor de aanleg en exploitatie laadinfrastructuur worden toegepast (o.a. bij aanbestedingen en vergunningverlening).

Daarnaast is het voor consumenten nu niet altijd inzichtelijk wat de kosten zijn van elektrisch rijden. Het NKL zal daarom dit najaar een benchmark uitvoeren en hierbij de prijstransparantie en het serviceniveau van publieke en semipublieke laadpunten in Nederland meten. Op basis van deze meting krijgen we inzicht in de kwaliteit van de prijstransparantie en kunnen we eventuele verbeterpunten identificeren. Daarnaast willen we de huidige ontwikkelingen vergelijken met de eerdere benchmarks uit 2021 (Prijstransparantie) en 2022 (Servicebenchmark) om trends en veranderingen in de sector te analyseren en te begrijpen.

### 4.4. Slim laden

De samenwerkende partijen binnen de NAL zien slim laden als een noodzakelijke voorwaarde om te zorgen voor een stabiel en betaalbaar elektriciteitsnetwerk en een zorgeloze overstap naar elektrisch vervoer. Slim laden maakt vraagsturing en tijdelijke opslag via miljoenen elektrische voertuigen mogelijk. Het maakt het energiesysteem flexibeler en is daarmee onmisbaar voor de transitie in mobiliteit en energie in Nederland. Hoewel technische oplossingen voor slim laden volop beschikbaar zijn én in de praktijk bewezen, laat de brede opschaling van de markt voor slim laden nog op zich wachten. Langer dan maatschappelijk gewenst is. Het aantal slimme laadsessies is op dit moment naar schatting minder dan 5%. Daarom willen we de landelijke opschaling van slim laden versnellen. Slim laden wordt daarmee voor iedereen heel gewoon, en beschikbaar.

In september 2022 is het actieplan “Slim laden voor Iedereen” opgeleverd. Doel hiervan is dat 60 procent van alle laadsessies slim zijn in 2025. Dat omvat slim laden op zowel private als publieke laadpunten. De focus ligt daarbij op bestemmingsladen: laden waarbij de connectietijd (veel) langer is dan de laadtijd, zoals thuis of op het werk. In de eerste helft van 2022 is uitgebreid met alle NAL-partners aan dit plan gewerkt. Gebruikersorganisaties, marktpartijen, overheden en netbeheerders dachten mee bij de vormgeving van het actieprogramma ‘Slim laden voor iedereen’. Uit deze consultatie bepaalde de NAL in samenspraak met alle stakeholders een inhoudelijke richting voor het actieprogramma.

In de tweede helft van 2022 zijn er meerdere informatiesessies georganiseerd waarin een inhoudelijke toelichting is gegeven op het actieplan. Over de gehele linie is het actieplan positief ontvangen en wordt breed de intentie uitgesproken om deel te nemen. Dat de Rijksoverheid landelijk



de regie neemt in dit dossier wordt bijzonder gewaardeerd. Veel partijen hebben aangegeven hun betrokkenheid en bijdrage aan het programma publiek kenbaar te willen maken. Daarom is gekozen om een Akkoord “Versnelde opschaling slim laden” te sluiten. Doel van het akkoord is het borgen van een brede samenwerking tussen partijen in de laadketen om de komende drie jaren de grootschalige toepassing van slim laden in de markt te realiseren. Streven is om in 2023 het akkoord te tekenen en daadwerkelijk de uitvoering van het actieplan te starten.

Dit is een uitgave van Nationale Agenda Laadinfrastructuur  
[www.agendalaadinfrastructuur.nl/](http://www.agendalaadinfrastructuur.nl/)

April 2023