

BRIEF

Onderwerp Voortgangsrapportage NAL 2021
Datum 13-5-2022
Aan Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Mw. drs V.L.W.A. Heijnen
Afschrift aan Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
Dhr. Drs. R.A.A. Jetten

Nationale programma's

Croeselaan 15
3521 BJ Utrecht
Postbus 8242
3503 RE Utrecht
www.rvo.nl

M 088 042 25 33
secretariaat-nal@rvo.nl

Geachte mevrouw Heijnen,

Het afgelopen jaar hebben we flinke voortgang gemaakt rond de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). In 2021 lag de uitrol van laadinfrastructuur op het schema zoals bij de start van de NAL is vastgesteld. Dit is echter geen garantie voor de komende jaren. De snelheid waarmee de transitie naar elektrische mobiliteit zich voltrekt, lijkt nog hoger te zijn dan oorspronkelijk in het Klimaatakkoord was voorzien. Dit is ook nodig aangezien de klimaatdoelen sinds het verschijnen van het Klimaatakkoord fors zijn verhoogd met de Europese Klimaatwet en het Regeerakkoord.

Technologische- en marktontwikkelingen verhogen het tempo van de transitie naar emissieloze mobiliteit fors. Menig autofabrikant heeft aangekondigd al voor 2030 alleen nog maar elektrische voertuigen te verkopen. En waar waterstof enkele jaren geleden nog werd gezien als een mogelijke brandstof voor personenauto's, lijken de fabrikanten nu vooral over te gaan op batterij-elektrisch. Hoewel de verkoop van emissievrije auto's in 2021 lager lag dan in 2020, is in het eerste kwartaal van dit jaar weer een forse stijging te zien. De markt lijkt dus steeds meer te versnellen en dat doet de vraag rijzen of wij als samenwerkende partijen binnen de NAL voldoende voorbereid zijn op deze versnelling. De uitwerking van het (stimulerings)beleid van elektrisch vervoer verdient dan ook nadere aandacht, met name na 2025.

Voor de komende jaren zien wij de volgende uitdagingen:

- Opschalen plaatsing van laadpunten
- Netcapaciteit op orde hebben ter voorbereiding van ZE-zones en elektrificatie logistieke sector
- Agenderen Nederlands belang bij de Europese Commissie
- Realiseren dekkend netwerk, ook in landelijk gebied
- Adresseren van de uitvoeringscapaciteit bij gemeenten

Plaatsingstempo

Het totaal aantal laadpunten is de afgelopen jaren flink gegroeid. Dit gaat om private, semipublieke en publieke (snel)laadpunten. De verhouding publiek en thuis (privaat) laden verschilt per regio

sterk. Dit komt doordat inwoners in bepaalde regio's veel meer over een eigen oprit of eigen parkeerplaats beschikken. In de stedelijke gebieden is men meer op publieke laadinfrastructuur aangewezen. In 2021 werden maandelijks ongeveer 1000 publieke laadpunten geplaatst. Met het opstellen van de NAL is geprognoseerd dat er 1,7 miljoen laadpunten nodig zijn in 2030 om alle elektrische voertuigen te kunnen laden. Dat zijn zowel (semi-)publieke als private laadpunten. Van de 1,7 miljoen laadpunten zijn er naar verwachting circa 400.000 publieke laadpunten nodig. Ter verduidelijking: een publieke laadpaal heeft doorgaans twee laadpunten. Eind 2021 waren in Nederland 51.423 publieke laadpunten in Nederland aanwezig. In de eerste drie maanden van 2022 zijn er al ca. 5.000 bij gekomen.

Technologische ontwikkelingen, zoals een grotere actieradius van elektrische auto's of een sterk verhoogde laadsnelheid, zouden tot andere afwegingen kunnen leiden bij deze benodigde laadinfrastructuur. Desondanks is het van essentieel belang dat het tempo waarin laadpunten geplaatst worden steeds verder omhoog moet om gelijke tred te houden met de groei van elektrisch vervoer. Het is niet zeker dat de huidige aanpak en capaciteit daarvoor voldoende is. Daartoe zal verder onderzoek gedaan moeten worden.

Ook de markt voor laadpalen ontwikkelt zich snel. Waar de eerste laadpalen door startups werden geplaatst, zien we nu multinationals (zoals Shell, Total Energies) en private equity op de markt verschijnen. Dat verandert de business case en daarmee ook de opstelling van publieke spelers aanzienlijk. Het gaat om een toekomstige markt van vele miljarden euro's. Ook daar zal meer onderzoek naar gedaan moeten worden.

Logistiek

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur gaat over alle soorten van laden en alle modaliteiten, ook over bestel- en vrachtvoertuigen, binnenvaart, doelgroepenvervoer en mobiele werktuigen. In het NAL-startdocument werd de verwachte elektriciteitsvraag voor mobiliteit op 7 TWh geschat in 2030. Volgens laatste inzichten zou dat meer dan 11 TWh zijn. De elektriciteitsvraag voor de logistieke sector is hierin nauwelijks meegenomen. De verwachtingen voor elektrisch vrachtvervoer lopen fors uiteen. Aangezien de snelste scenario's bij personenauto's nu waarheid lijken te worden, zal ook bij vrachtvervoer met snelle scenario's rekening gehouden moeten worden. Dat vraagt een gigantische opschaling. Dat gaat de komende maanden beter geïnventariseerd worden.

Daarbij zijn een integrale benadering van het thema logistiek en de koppeling met de regionale energiestrategieën, transitievisie warmte en andere aanpalende dossiers essentieel voor een succesvolle uitrol van laadinfrastructuur. Om deze integraliteit te borgen zal de politieke urgentie op alle bestuursniveaus omhoog moeten. Het elektriciteitsnet is niet overal uitgerust om de elektrificatie van al deze sectoren tegelijk aan te kunnen, slimme oplossingen zullen moeten worden bedacht. Het is u uiteraard niet onbekend, maar een gebrek aan netcapaciteit is een van de grootste belemmeringen bij de uitrol van laadinfrastructuur. Zeker voor de logistieke sector waar een enorme hoeveelheid vermogen nodig zal zijn.

Daarnaast verdienen ook de aansluittermijnen om laadinfrastructuur te realiseren aandacht, hiertoe hebben wij op 26 april jl. een advies aan de ACM gestuurd. Hiervan heeft u een kopie ontvangen.

Europese ontwikkelingen op de voet volgen

De Europese Commissie ontwikkelt verschillende richtlijnen en verordeningen die gevolgen hebben voor de Nederlandse markt. De Verordening uitrol infrastructuur alternatieve brandstoffen (AFIR) stelt eisen aan lidstaten over de dekking en het vermogen van het laadnetwerk voor logistiek en personenvervoer langs het hoofdwegenet. Ook beveelt de AFIR aan om te streven naar 1 publiek laadpunt per 10 elektrische voertuigen. In Nederland voldoen we hier momenteel aan met een aantal van ca. 7 voertuigen per publiek laadpunt.

Daarnaast worden Europese standaarden en eisen ontwikkeld die straks aan laadpalen gesteld zouden kunnen worden ten aanzien van interoperabiliteit, prijstransparantie en cyber security. Deze eisen zouden voor Nederland als koploper problematisch kunnen zijn. Er zijn steeds meer werkgroepen actief, o.a. met grote autofabrikanten, die hun eigen eisen aan laadinfrastructuur willen stellen. Dit speelveld is niet altijd transparant en het is voor Nederland belangrijk bij nieuwe wetgeving en normering een actieve rol te spelen.

Witte vlekken

Het is van belang dat er in heel Nederland een dekkend netwerk van publieke laadinfrastructuur is. Dit is nu nog niet overal het geval, met name in meer landelijk gebied. Daarom wordt met uw ministerie gewerkt aan een landelijk dekkend netwerk om deze zogenaamde witte vlekken op te vullen. 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). Hierbij wordt het volgende uitgangspunt (de ladder van laden) gehanteerd: eerst wordt gekeken of iemand de mogelijkheid heeft om te laden op eigen, privaat terrein. Als men deze mogelijkheid heeft, kan iemand geen publiek laadpunt aanvragen.

Gemeenten aan zet

Het grootste deel van de gemeenten in Nederland doet functioneel mee aan de taken die de NAL-regio's organiseren. Vrijwel alle NAL-regio's hebben een stevige regionale laadvisie die wordt onderschreven door de gemeenten. Een laadvisie helpt gemeenten om na te denken over andere modaliteiten dan alleen personenvervoer. Voor logistiek en bedrijventerreinen is een visie essentieel, omdat dit gemeenten dwingt na te denken over benodigde laadinfrastructuur in de toekomst. De NAL-regio's hebben voorbeelden aangedragen en een kant-en-klaar visiedocument gedeeld met gemeenten, vertaald naar de specifieke situatie van de betreffende NAL-regio. Een groot aantal gemeenten heeft hier dankbaar gebruik van gemaakt. In verschillende regio's zijn loketten of een vraagbaak beschikbaar met documenten waar gemeenten gebruik van kunnen maken. Daarnaast is de door uw voorganger ingestelde Vliegende Brigade sinds 1 maart jl. van start gegaan om gemeenten en provincies te assisteren, met name rond de laadopgave voor de logistieke sector.

Toch blijven er zorgen over het capaciteitstekort bij gemeenten en ontbreekt het in een aantal gemeenten aan bestuurlijke urgentie. Gemeenten snappen de vraag en impact, maar niet hoe ze het moeten doen. Het opbouwen van structurele kennis en capaciteit verdient daarom extra aandacht de komende jaren. Het gebrek aan laadinfrastructuur heeft lokaal nog niet tot politieke problemen geleid, maar gezien de snelheid waarmee elektrisch vervoer zich ontwikkelt, is dat zonder forse opschaling wel te verwachten. Hiertoe heb ik rond de gemeenteraadsverkiezingen per brief bij alle gemeenten erop aangedrongen laadinfrastructuur bij de collegeonderhandelingen op de agenda te zetten.

Na tweeënhalf jaar NAL is het goed de organisatie tegen het licht te laten houden. Zoals geschetst zullen wij de komende jaren zo fors moeten versnellen, dat nu het moment is om te bekijken of ons dat met de huidige organisatie ook gaat lukken. We hebben nu nog tijd voor mogelijke aanpassingen. Daartoe wordt momenteel de huidige manier van werken van de NAL door een extern bureau geëvalueerd. Dat zou kunnen leiden tot veranderingen.

Ik hoop dat u de uitdagingen onderschrijft en deze gebruikt om de strategie rondom laadinfrastructuur de komende periode verder vorm te geven. Wij gaan graag zo snel mogelijk met u in gesprek over dit onderwerp om de voorgestelde interventies te faciliteren.

Met vriendelijke groet,

Gerben-Jan Gerbrandy
Voorzitter

Bijlage:
Voortgangsrapportage NAL 2021