

BRIEF

Onderwerp Voortgangsrapportage NAL 2022
Datum 15-5-2023
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 200
3531 AH Utrecht
Postbus 8242
3503 RE Utrecht
www.rvo.nl

secretariaat-NAL@rvo.nl

Geachte mevrouw Heijnen,

Met veel genoegen bied ik u de Voortgangsrapportage Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) 2022 aan. De uitrol van de laadinfrastructuur gaat volgens het uitrolschema dat bij de start van de NAL is vastgesteld. In 2022 hebben we het aantal van 500.000 laadpunten in Nederland gepasseerd. Er zijn meerdere concessies voor personenvervoer in voorbereiding om ook de komende jaren het tempo van aanleg van publieke laadinfrastructuur verder op te voeren. Zeker wat betreft het laden van personenauto's kunnen we tevreden zijn met de voortgang. Om dit tempo ook te kunnen volhouden hebben we afgelopen jaar ook het functioneren van de NAL geëvalueerd en stappen genomen om de samenwerking tussen overheid en markt te vergroten en de stuurgroep effectiever te laten functioneren.

Toch zien wij meerdere uitdagingen opdoemen die zowel de transitie naar een schone mobiliteitssector als de aanleg van de daarvoor benodigde laadinfrastructuur kunnen vertragen. De aanvullende maatregelen, door het Kabinet op 26 april jl. gepresenteerd, tonen aan dat er oog is voor deze problemen. Niettemin achten wij het nuttig in deze brief de meest prangende uitdagingen onder uw aandacht te brengen:

- Netcongestie
- Laadprijzen en groei van elektrisch vervoer
- Logistiek en zero emissie zones

Netcongestie

De aanleg van laadinfrastructuur wordt belemmerd door netcongestie, niet alleen voor grote vermogens, maar ook in toenemende mate op het laagspanningsnet. Zeker bij de uitrol van snelladers en laadmogelijkheden op bedrijventerreinen is het gebrek aan netcapaciteit een groot obstakel. Ondernemers die voor de keuze staan of ze overstappen op elektrische vrachtwagens worden daar nu vaak door afgeschrikt. Dat vertraagt de transitie naar een emissieloze transportsector aanzienlijk. Er wordt landelijk en regionaal door overheden en netbeheerders veel gedaan om de capaciteit slimmer te benutten en verder uit te breiden, maar de beschikbare capaciteit bij de netbeheerders blijft een zorg terwijl dit een voorwaarde is voor de uitrol van laadinfrastructuur. Die belangen voor mobiliteit zouden steviger verankerd moeten worden in de besluitvorming.

Laadprijzen en groei van elektrisch vervoer

Op de lange termijn ziet de groei van elektrisch vervoer er goed uit. De kosten van elektrische auto's gaan gestaag omlaag. Meerdere autofabrikanten kondigen goedkopere modellen aan. Elektrisch rijden zal richting 2030 simpelweg voordeliger zijn dan rijden op benzine of diesel. De weg daar naartoe is momenteel erg hobbelig. Door de energiecrisis is het laden van een auto soms wel twee tot driemaal duurder geworden. Tegelijkertijd zijn allerlei fiscale maatregelen genomen om de benzine- en dieselprijs relatief laag te houden. Elektrisch rijden is daarmee in verhouding economisch veel minder aantrekkelijk geworden voor consumenten. Het wegvallen van fiscale stimulering na 2025 en de hogere motorrijtuigenbelasting vanwege het hogere gewicht van elektrische auto's zal dat effect verder verergeren. Zonder maatregelen die de elektrische auto in verhouding tot de fossiele brandstofmotor financieel aantrekkelijker maken, kunnen de klimaatdoelen van het kabinet ten aanzien van mobiliteit ernstig in gevaar komen. Ook vragen wij aandacht voor de grote prijsverschillen tussen laadpunten. De NAL brengt dat dit jaar beter in kaart en zal met voorstellen komen om de prijzen transparanter en meer in evenwicht te brengen.

Logistiek en zero emissie-zones

De logistieke sector staat aan de vooravond van een radicale elektrificering door de invoering van zero emissie zones en Europese regelgeving, als ook door ontwikkelingen in de markt. Daarbij speelt een aantal problemen. De al eerder genoemde netcongestie, de voorsnog hoge aanschafkosten van elektrisch materieel, en de lange levertijden van elektrische vrachtwagens en passende laadinfrastructuur. Vanuit de werkgroep logistiek van de NAL wordt hard gewerkt aan het faciliteren van deze transitie, maar zonder aanvullende maatregelen en intensieve samenwerking met de sector zullen de klimaatdoelen niet gehaald worden. Transportondernemers zijn zich nog onvoldoende bewust van de grote veranderingen die op de sector afkomen. Dat geldt zeker voor de zero emissie-zones die vanaf 2025 worden ingevoerd. Veel ondernemers lijken hier nog niet klaar voor te zijn. Toch raakt het hun bedrijven direct.

De hierboven beschreven uitdagingen kunnen de transitie naar emissievrije mobiliteit negatief beïnvloeden en de kabinetsdoelen en Europese verplichtingen in gevaar brengen. De mobiliteitssector draagt ruim 20% bij aan de nationale CO₂-uitstoot en in tegenstelling tot veel andere sectoren zijn de technieken om die uitstoot te verminderen bekend en beschikbaar. Er zullen in onze ogen aanvullende maatregelen moeten worden genomen om deze uitdagingen het hoofd te bieden. Uiteraard zijn wij gaarne bereid hierover verder met u in gesprek te gaan.

Namens de Stuurgroep NAL,

Met vriendelijke groet,

Gerben-Jan Gerbrandy
Voorzitter

Bijlage:
Voortgangsrapportage NAL 2022