

Vergaderjaar 2025–2026

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 541

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 juni 2026

Met deze brief ontvangt de Kamer de jaarlijkse Voortgangsrapportage 2025 Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Daarbij worden de volgende stukken gedeeld: de begeleidende aanbiedingsbrief van de NAL-voorzitter, de Nationale Routekaart Bidirectioneel Laden, de Revnext studie Potentie bidirectioneel laden, en de Outlook Mobiliteit 2026.

Directe aanleiding voor deze brief is de voortgangsrapportage met aanbiedingsbrief (bijlage 1 en 2) die de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) op 22 april 2026 gedeeld hebben met de Staatssecretaris van IenW, en de Minister en Staatssecretaris van Klimaat en Groene Groei. De NAL-voorzitter benoemt de belangrijkste ontwikkelingen rondom de uitrol van laadinfrastructuur in Nederland met drie specifieke aandachtspunten:

1. Marktontwikkelingen en voortgang regionale uitrol laadinfrastructuur
2. Laadinfrastructuur als onderdeel van het nieuwe energiesysteem
3. Prijstransparantie en marktorganisatie

De voortgangsrapportage laat een dubbel beeld zien. Enerzijds staat Nederland er goed voor: de afgelopen jaren is de uitrol van laadinfrastructuur sterk versneld en behoort Nederland tot de koplopers in Europa. Anderzijds zal de vraag naar elektriciteit vanuit zowel de mobiliteit als andere sectoren sterk toenemen, terwijl de ruimte op het elektriciteitsnet steeds schaarser wordt. Netcongestie zal stevige impact hebben op de realisatie van laadinfrastructuur, het is momenteel vooral de vraag hoe groot die impact zal zijn. Hoe dan ook is duidelijk dat de ongehinderde uitrol van laadinfrastructuur de komende jaren geen vanzelfsprekendheid is. Verschillende logistieke ondernemers hebben daar nu al last van, doordat zij op de wachtlijst staan voor een (grotere) aansluiting. Dit leidt tot frustratie en kan het draagvlak voor elektrisch rijden schaden. Verzwaring van het stroomnet is van het allergrootste belang en tegelijkertijd moet worden ingezet op het slimmer benutten van het net dat er al ligt. Want ook daar is winst te behalen en juist daar kan mobiliteit een

sleutelrol spelen. Op die manier worden de negatieve gevolgen van netcongestie enigszins beperkt en kan de transitie naar duurzame mobiliteit én meer energie-onafhankelijkheid zoveel mogelijk doorgang vinden. Met deze brief wordt ingegaan op deze ontwikkelingen, aandachtspunten en het beleid voor de komende jaren.

1. Marktentwikkelingen en voortgang regionale uitrol laadinfrastructuur

Volgens de Klimaatwet moet de Nederlandse mobiliteitssector klimaat-neutraal zijn in 2050.¹ In het coalitieakkoord is daarom afgesproken dat de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen uitgebreid wordt.² Zoals ook benoemd in de Beleidsbrief Infrastructuur en Waterstaat van 24 april jl. vormt elektrificatie de dominante route naar klimaatneutrale mobiliteit.³

Nederland behoort internationaal al tot de koplopers op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur. Dankzij de gezamenlijke inzet van overheden, netbeheerders, marktpartijen en kennisinstellingen in het samenwerkingsverband van de NAL beschikken elektrische rijders in Nederland over één van de meest toegankelijke en betrouwbare laadnetwerken van Europa met meer dan 1 miljoen laadpunten, inclusief private laadpunten. Dat is een voorwaarde voor de verduurzaming van de mobiliteitssector, voor het behalen van de klimaatdoelen en het versterken van de energieonafhankelijkheid van Nederland.

Tegelijkertijd staan we, zeker wat betreft het zwaardere vervoer en bouw materieel, aan het begin van de elektrificatie. De vraag naar elektriciteit vanuit zowel de mobiliteit als andere sectoren zal nog sterk toenemen, terwijl de ruimte op het elektriciteitsnet steeds schaarser wordt. Het is van belang om de ruimte die er wel is, vooral buiten de piek, optimaal te benutten en op die manier zoveel mogelijk te voorkomen dat netcongestie de realisatie van nieuwe laadpunten vertraagt.

a) Ontwikkeling personen- en bestelauto's: laadzekerheid is en blijft hoog

De uitrol van de publieke laadinfrastructuur voor personen- en bestelauto's ontwikkelt zich vooralsnog onverminderd sterk. Nederland is koploper in Europa wat betreft het aantal publieke laadpunten, met meer dan 200.000 laadpunten.⁴ In Nederland bedient elk publiek laadpunt 9 stekkerauto's. Met toevoeging van semipublieke laadpunten (bijvoorbeeld bij bouwmarkten) en snellaadpunten is de ratio 1 stekkerauto op 6 laadpunten.⁵ In 2025 groeide het laadnetwerk gemiddeld met ongeveer 1.600 laadpunten per maand, vergelijkbaar met het tempo in 2024.

Op basis van de definitie landelijk dekkend laadnetwerk hebben de meeste NAL-regio's inmiddels een dekkingsgraad van 90% bereikt.⁶ Dit betekent dat er ten minste één publiek laadpunt in iedere 500m² aanwezig is, als dit gebied 125 huishoudens of meer telt⁷. Bij de NAL-regio's die meer dan 95% dekking hebben gerealiseerd, wordt een verdere autonome ingroei

¹ Rijksoverheid, *Wet Klimaatwet* (2019)

² D66, VVD & CDA, *Aan de slag – Coalitieakkoord 2026–2030* (2026).

³ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, *Beleidsbrief Infrastructuur en Waterstaat: Nederland bereikbaar, schoon, veilig en economisch sterk houden* (24 april 2026). Kamerstuk 36800-XII-34

⁴ European Alternative Fuels Observatory, *Dashboard Netherlands – Infrastructure* (2026).

⁵ International Council on Clean Transportation, *Market Spotlight* (2026).

⁶ Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), *Samenwerkingsovereenkomst Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2* (2023).

⁷ Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), *Laadinfrastructuur databank – Landelijke dekkend netwerk voor licht vervoer* (2026).

verwacht. Deze regio's gaan van het actief stimuleren van de uitrol, naar monitoring van de voortgang. Het Ministerie van IenW blijft intensief samenwerken met de NAL-regio's waar de dekkingsgraad onder de 95% ligt, om een dekkend netwerk te realiseren. Dit is, mede op verzoek van de Kamer, vooral gericht op regio's waar de uitrol in landelijke gebieden achterblijft.⁸

Met de voltooiing van een landelijk dekkend laadnetwerk verschuift de opgave en inzet van de regio's naar verdere verdichting van het netwerk. Dat gebeurt data-gestuurd, zodat laadpunten worden gerealiseerd op de plekken waar de vraag het grootst is. De verwachting is dat er in 2030 ruim 378.000 (semi-)publieke laadpunten voor personenvervoer nodig zijn voor ongeveer 2.2 miljoen volledig elektrische personenauto's en 250.000 bestelauto's. Er wordt voorzien dat aan deze publieke laadvraag in 2030 voldaan kan worden, onder andere door de inzet van netbewust laden.⁹

Daarnaast gelden per 29 mei 2026 via een wijziging van het Besluit bouwwerken leefomgeving aangescherpte verplichtingen voor het plaatsen van laadinfrastructuur bij parkeerplaatsen die behoren tot een gebouw.¹⁰ Dit zal zorgen voor een versnelde uitrol van het aantal private en publiek toegankelijke laadpunten en vraagt de komende jaren een inspanning van onder andere gebouw eigenaren en gemeenten. IenW monitort welke impact dit heeft op het laadnetwerk en de laadmix.

b) Ontwikkeling zwaar vervoer: effecten netcongestie op ingroei zware voertuigen duidelijk bij publicatie KEV in najaar

Nederland is ook één van de koplopers op het gebied van laadinfrastructuur voor zwaar vervoer. Ondernemers kunnen op bijna 240 (semi-)publieke laadlocaties voor zware voertuigen terecht, met in totaal bijna 1.000 laadpunten.¹¹ De markt voor elektrische vrachtwagens en bouwmaterieel groeit. Op dit moment rijden er 2.600 elektrische zware bedrijfsvoertuigen rond in Nederland.¹² Naar verwachting zet deze groei hoe dan ook door, maar de snelheid waarmee dat gebeurt is onzeker.

De Outlook Mobiliteit 2026 (bijlage 5), opgesteld door ElaadNL in samenwerking met de NAL-partners, gaat uit van een minimale groei tot 18.000 zware voertuigen (doelstelling is 16.000 elektrische vrachtwagens), en in het gunstigste geval zelfs tot 55.000 in 2030.¹³ Kanttekening hierbij is dat de effecten van netcongestie nog niet zijn meegenomen (zie verdere uitwerking onder kop 2). Meer duidelijkheid over de effecten van netcongestie op de ingroei van het aantal zware elektrische voertuigen wordt verwacht bij de publicatie van de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) door het PBL in dit najaar. Het merendeel van deze zware bedrijfsvoertuigen zal naar schatting in de toekomst op depot (74%) en op logistieke laadpleinen (11%) laden.¹⁴

Het laden van verschillende type zware voertuigen wordt onderzocht in onderzoeksprogramma's, waarmee gewerkt wordt aan kennisontwikkeling en -verspreiding. Een voorbeeld daarvan is *Living Lab Heavy Duty Laadpleinen*, waarbij wordt onderzocht hoe laadpleinen voor vrachtwagens in de praktijk werken en wat er in de toekomst nodig is om sneller

⁸ Tweede Kamer der Staten-Generaal, *Kamerstuk 31 305 – Motie 344* (2022).

⁹ ElaadNL, *Outlook Mobiliteit 2026* (2026).

¹⁰ Volkshuisvesting Nederland, *Europese richtlijn energieprestatie gebouwen* (2026).

¹¹ RVO, *Laadinfrastructuur databank – Laadpunten voor zwaar vervoer* (2026).

¹² RVO, *Laadinfrastructuur databank – Zware bedrijfsvoertuigen* (2026).

¹³ ElaadNL, *Outlook Mobiliteit 2026* (2026).

¹⁴ ElaadNL, *Outlook Mobiliteit 2026* (2026).

logistieke laadinfrastructuur te ontwikkelen en op de markt te brengen.¹⁵ Ook worden (internationale) standaarden, beleid, en wetgeving ontwikkeld ten behoeve van de uitrol van laadinfrastructuur.

Daarnaast wordt de uitrol van logistieke laadinfrastructuur gestimuleerd met subsidies. De Subsidieregeling Publieke Laadinfrastructuur zwaar vervoer ging op 3 februari 2026 open met een totaalbudget van € 14,5 mln. De Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven ging op 20 januari 2026 open met een budget van € 78,5 mln., en is op 2 juni verhoogd met € 35 mln. De Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel ging op 3 maart 2026 open met een budget van € 25 mln. specifiek voor laadinfrastructuur.

Bij de Transportraad van 8 juni 2026 is de *Clean Transport Corridor Initiative (CTCI) roadmap* ter ministeriële ondertekening voorgelegd aan Nederland en 8 andere lidstaten¹⁶. De CTCI is een initiatief van lidstaten en de Europese Commissie om de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische zware bedrijfsvoertuigen langs het Trans-Europese transportnetwerk (TEN-T) te versnellen. Het grootste belang van de *CTCI roadmap* voor Nederland is dat andere Europese lidstaten zich ook committeren aan de uitrol van logistieke laadinfrastructuur langs de corridors. Dit is niet alleen goed voor het concurrentievermogen van Nederlandse langeafstandsvervoerders met elektrische vrachtwagens, maar ook voor Nederlandse voertuigfabrikanten die door de Europese CO₂-emissienormen verplicht zijn om een toenemend aandeel emissievrije vrachtwagens te verkopen¹⁷.

2. Aandachtspunt: Laadinfrastructuur als onderdeel van het nieuwe energiesysteem

a) Problematiek netcongestie

De laadinfrastructuur is de afgelopen jaren voortvarend uitgebreid. Door netcongestie staat de uitrol van nieuwe laadpunten onder druk. Onder andere in het Landelijk Actieprogramma Netcongestie (LAN) werken Rijk (waaronder de Ministeries van EZK en IenW), medeoverheden, netbeheerders en marktpartijen samen om netcongestie en de gevolgen daarvan te beperken.

In Nederland is er op dit moment op veel plekken onvoldoende ruimte op het elektriciteitsnet om aan alle vraag naar transportcapaciteit te voldoen (netcongestie). Daarom hanteren netbeheerders voor grootverbruikers al langer een maatschappelijk prioriteringskader: als capaciteit beschikbaar komt, dan gaat deze naar de aanvrager die het hoogst geprioriteerd staat. Inmiddels staan ruim 15.000 grootverbruikers, waaronder ook logistieke ondernemers in congestiegebieden, op een wachtrij en die wachtrij groeit.

De realisatie van laadinfrastructuur valt buiten het prioriteringskader en dat betekent dat zonder interventie de laadzekerheid voor elektrische rijders, zowel licht als zwaar vervoer en bouwmaterieel, op termijn onder druk kan komen te staan. Laden gekoppeld aan de woonfunctie en OV

¹⁵ Rijkswaterstaat, *Living Lab Heavy Duty Laadpleinen: lessen uit het eerste jaar* (2025). TNO 2025 R11236

¹⁶ De *CTCI roadmap* is een product van de CTCI-samenwerkingsovereenkomst, die vorig jaar is ondertekend door de 9 lidstaten: België, Denemarken, Duitsland, Litouwen, Malta, Oostenrijk, Polen, Zweden en Nederland.

¹⁷ De CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen stellen CO₂-reductiedoelstellingen aan nieuw geregistreerde voertuigen van fabrikanten van vrachtwagens en bussen. De nieuwverkoop van voertuigen moet in 2030 gemiddeld 45% minder CO₂ moeten uitstoten, in 2035 65% minder en in 2040 90% minder (t.o.v. van het referentiejaar 2020).

worden overigens wel geprioriteerd, waarbij moet worden opgemerkt dat prioriteit geen garantie is voor daadwerkelijke netcapaciteit. Er moet daarvoor wel (extra) ruimte op het elektriciteitsnet beschikbaar zijn en dat is niet overal in Nederland momenteel het geval.

Kleinverbruikers (huishoudens, publieke laadpaalexploitanten en MKB) konden tot voor kort een aansluiting of netverzwaring aanvragen. Dit verandert per 1 juli 2026. Vanaf dan krijgen ook deze groepen te maken met het prioriteringskader en dus ook met wachtrijen. Vanaf 1 juli geldt dus een integrale wachtrij voor alle aansluitingen.

In 2025 werd duidelijk dat het waarschijnlijk is dat netschaarste de ingroei van zware elektrische voertuigen, zoals vrachtwagens, bussen en zwaar bouwmaterieel, remt.¹⁸ Met de vorige kamerbrief over regionale uitrol laadinfrastructuur, van 26 augustus 2025, werd de studie «Op stoom of zonder stroom?» gedeeld met de Kamer. Deze studie kwam tot dezelfde conclusie en meerdere aanbevelingen, waaronder een verkenning naar een sectorale aanpak voor logistiek.¹⁹ In de vorige kamerbrief is toegezegd dat de Kamer met de brief van 2026 geïnformeerd wordt over de progressie op deze aanbevelingen. Dit is terug te vinden in de onderstaande oplossingsrichtingen.

b) Oplossingsrichtingen problematiek netcongestie

i) Slim Laden

Door slim laden kan het laadproces van elektrische voertuigen worden afgestemd op de beschikbare netcapaciteit, het aanbod van duurzame energie, en de voorkeuren van de gebruiker. Dit draagt bij aan de stabiliteit en betaalbaarheid van het elektriciteitsnet en zorgt voor een efficiënt gebruik van duurzame stroom. Daarnaast kunnen gebruikers profiteren van lagere laadkosten. Binnen de NAL werken gebruikers- en brancheorganisaties, overheden en netbeheerders hiervoor nauw samen.

In 2025 waren 57% van alle laadsessies al slimme laadsessies. Er zijn bijvoorbeeld voor de winter van 2025/2026 in de provincies Utrecht, en delen van Groningen, Drenthe, Noord-Brabant en Limburg, aanvullende afspraken over netbewust publiek laden gemaakt tussen netbeheerders en laadpaalbeheerders in samenspraak met de NAL. Hierdoor werd op meer dan 10.000 laadpunten het laadvermogen tijdens piekmomenten op het stroomnet tijdelijk aanzienlijk gereduceerd. Zo bleef het stroomnet betrouwbaar en werd ruimte voor verdere groei van laadinfrastructuur gecreëerd. Deze ketensamenwerking heeft tot een nauwere samenwerking tussen Netbeheer Nederland en de NAL geleid, die moet resulteren in de implementatie van landelijk uniform dynamisch netbewust laden vanaf de komende winter.

ii) CSC en flexibele contractvorm

Met behulp van slim laden werkt het Ministerie van IenW ook aan een oplossing voor de integrale wachtrijproblematiek. Om zoveel mogelijk te voorkomen dat de uitrol van publieke laadinfrastructuur vertraging oploopt hebben netbeheerders, overheden en laadpaalexploitanten twee mogelijke oplossingsrichtingen vastgesteld. Netcongestie is vooral een probleem tijdens momenten van piekvraag, en dan vooral op bepaalde dagen in de wintermaanden. Daarbuiten is er vaak nog wel ruimte op het net. Met «klassieke» netaansluitingen kan daarvan geen gebruik worden

¹⁸ TNO, *Achtergrondrapport mobiliteit bij KEV 2024 en ERL 2025* (2025).

¹⁹ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, *Op stoom of zonder stroom?* (2025).

gemaakt, omdat daarbij altijd een vast vermogen wordt gegarandeerd door netbeheerders. Mobiliteit is bij uitstek een sector die flexibel gebruik kan maken van de ruimte die er nog wel is op het net, waardoor er ondanks netcongestie toch mogelijkheden kunnen liggen om laadinfrastructuur uit te breiden. Zowel voor kleinverbruik als voor grootverbruik wordt naar dergelijke oplossingen gezocht.

De *eerste* oplossingsrichting is een aanvulling op het groeps-capaciteitsstuuringscontract (CSC). Nieuwe laadpalen krijgen daarbij geen extra netcapaciteit toegewezen, maar maken gebruik van het vermogen dat binnen een bestaand cluster van laadpalen beschikbaar is. Door dit vermogen slim te verdelen, kan dezelfde netcapaciteit door meer laadpalen worden gebruikt.

In de *tweede* oplossingsrichting wordt gewerkt aan het verder verkennen van flexibele contractvormen, welke nu nog alleen beschikbaar zijn voor grootverbruikers. Hierbij is transportcapaciteit gedurende een deel van de tijd beschikbaar. Op momenten dat er voldoende ruimte is op het net, kan volop worden geladen. Tijdens piekmomenten kan de beschikbare laadcapaciteit tijdelijk lager zijn. Deze oplossingsrichtingen zijn afhankelijk van de beschikbare ruimte op het net en vragen nog verdere uitwerking voordat toepassing binnen publieke laadinfrastructuur mogelijk is. In het najaar is meer bekend over verdere implementatie.

iii) Bidirectioneel Laden

Ook werkt het ministerie aan het laden van de toekomst: bidirectioneel laden. Bidirectioneel laden stelt elektrische voertuigen in staat stroom op te slaan en vervolgens op een later moment terug te leveren aan het net of aan een gebruiker. Hiermee kunnen elektrische auto's flexibel ingezet worden om stroom op te slaan als er veel aanbod is en later weer beschikbaar te stellen op momenten dat stroom schaars is. Een studie van Haskoning laat zien dat 1.000 bidirectionele deelauto's in 2027 in potentie 3,7 MW vermogen kunnen terug leveren.²⁰ Schattingen van het potentieel in 2050 lopen op tot 4,5 GW regelbaar vermogen bij huiseigenaren met een eigen laadpunt,²¹ en in een gunstig scenario tot 9,5 GW aan V2G-vermogen uit personenvoertuigen in totaal in 2050.²² Dit kan ook de kosten van het elektriciteitsnet en dus de energierekening drukken. Een rapport van Revnext (bijlage 3) laat zien dat bidirectioneel laden jaarlijkse besparingen kan opleveren tot ruim 900 euro voor bestaande EV-rijders (een ruim 9% lagere *Total Cost of Ownership* (TCO) en ongeveer 1.050 euro voor nieuwe EV-rijders (een 10,8% lagere TCO). Ten slotte kan met bidirectioneel laden hernieuwbare energie optimaal benut worden.

Het ministerie wil deze voordelen benutten, en ervoor zorgen dat Nederland in Europa gidsland blijft op het gebied van laadinfrastructuur door Nederland te positioneren als hét introductieland voor commerciële bidirectionele oplossingen. Dit maakt Nederland een aantrekkelijke afzetmarkt voor internationale bedrijven, en biedt de mogelijkheid om richting te geven aan de ontwikkeling van deze techniek. In eerste instantie voor elektrische personenvoertuigen, en mogelijk in de toekomst ook voor zwaar vervoer.

Dit vraagt wel om het creëren van de juiste omstandigheden voor investeringen in bidirectioneel laden en een aantrekkelijk aanbod voor elektrische rijders. In de Nationale Routekaart Bidirectioneel Laden (bijlage

²⁰ MyWheels, *de V2G-deelauto als buurtbatterij* (2026).

²¹ ElaadNL, *Bidirectioneel laden. Welke kant gaat het op?* (2025).

²² Netbeheer Nederland, *Netbeheer Nederland Scenario's Editie 2025* (2025).

4) is uitgewerkt hoe Nederland hiermee aan de slag gaat. In de zomer van 2026 start de uitvoering. Hiervoor werkt het Rijk onder andere samen met de netbeheerders, marktpartijen, medeoverheden en consumentenorganisaties. De uitrol van bidirectioneel laden verloopt naar verwachting in twee fases. In fase I (2026–2030) vindt bidirectioneel laden plaats op kleine schaal en wordt gewerkt aan oplossingen voor verschillende uitdagingen. De uitdagingen zijn het bevorderen van interoperabiliteit, de ingroei van bidirectionele laadpunten en voertuigen, het verbeteren van de businesscase voor bedrijven en particulieren, en het ontwikkelen van passende informatievoorziening voor eindgebruikers. In fase II (2030–2035) wordt bidirectioneel laden grootschaliger doordat barrières zijn weggenomen.

De routekaart gaat ook in op het probleem van de dubbele energiebelasting, en voldoet zo aan de toezegging aan het lid Zwinkels van 14 januari jl. (T202601-019). Zoals in de routekaart is beschreven, zet dit kabinet in op beter inzicht in de effecten van dubbele energiebelasting, bijvoorbeeld op de businesscase van bidirectioneel laden en de impact op netcongestie. Zodra een technische oplossing beschikbaar is, kan worden beoordeeld of de baten van het wegnemen van dubbele energiebelasting opwegen tegen de lasten en een eventuele toename van de uitvoeringscomplexiteit. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan geavanceerde meetmethoden die deze technische oplossing dichterbij brengen. De Kamer wordt op de hoogte gehouden van de voortgang en nieuwe inzichten.

iv) Samenwerkingsagenda Logistiek Netcongestie

Voor zwaar vervoer wordt gewerkt aan een samenwerkingsagenda logistiek en netcongestie. Daarbinnen werken Rijk, brancheorganisaties, regionale netbeheerders en de NAL zoveel mogelijk toe naar een maximale uitrol van laadinfra voor zwaar vervoer binnen de grenzen van netcongestie. Deze uitwerking gebeurt langs drie sporen, waarover de Kamer periodiek geïnformeerd wordt:

1. Het zoveel mogelijk beschikbaar maken van bestaande kennis en ervaring voor ondernemers. Dit gebeurt onder andere via de informatiecampagne «Logistiek Op Stroom», specifiek gericht op logistieke ondernemers, die onlangs van start is gegaan.²³
2. Het in de praktijk testen en opschalen van zogenaamde stroomoplossingen (mitigerende maatregelen voor netcongestie). Dit zijn oplossingen zoals bijvoorbeeld batterijopslag, *cable pooling*, blokstroom of andere alternatieve transportrechten die ondernemers in staat stellen om optimaal gebruik te maken van de capaciteit die nog wel aanwezig is op het elektriciteitsnet.
3. Het uitwerken van een toekomstperspectief over de rol van logistiek in het stroomnet van de toekomst.

3. Aandachtspunt: prijstransparantie en marktorganisatie

Het kabinet hecht grote waarde aan de betaalbaarheid van autorijden. Transparante prijzen zijn voordelig aan een gezonde marktsituatie en daarmee aan een passende prijs. Uit onderzoek gefinancierd door het ministerie blijkt dat de transparantie van laadprijzen op dit moment nog achterblijft.²⁴ Marktpartijen zijn opgeroepen om hun verantwoordelijkheid te nemen en dus actief en duidelijk hun laadprijzen kenbaar te maken.

Door het toezicht aan te scherpen kan eveneens een versnelling op dit onderwerp teweeg worden gebracht. Op 14-01-2026 is aan het lid Schutz toegezegd dat de Kamer in juni dit jaar, in de kamerbrief over laadinfra-

²³ Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur Nederland (NKL), *Logistiek op stroom* (2026).

²⁴ NKL, *Benchmark Prijstransparantie laden van elektrisch vervoer 2025* (2025).

structuur, geïnformeerd wordt over de nieuwste ontwikkelingen over prijstransparantie n.a.v. contact met de Autoriteit Consument Markt (ACM, T202601-020). Deze toezegging is uitgevoerd, de ACM bevestigt dat er signalen zijn dat de prijstransparantie in de sector tekortschiet. Zij zal daarom een nieuw vooronderzoek starten om zo een zorgvuldig oordeel te vormen over de prijstransparantie van laaddiensten.

Daarnaast wordt overwogen om de regelgeving betreffende prijstransparantie bij laadprijzen te specificeren. Hierbij moet worden afgewogen of een specificatie van prijstransparantieregels op nationaal of Europees niveau het meest passend is. Hierover wordt een positie ingenomen als onderdeel van de lopende herziening van de Verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR-verordening) die voor eind 2026 gepland staat.

Daarnaast wordt samen met partners in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur gewerkt aan het bevorderen van de marktomstandigheden. Met de NAL is de Definitie Prijstransparantie ontwikkeld.²⁵ Deze definitie geeft inzicht in wat wordt verstaan onder prijstransparantie, en wat particulieren en bedrijven mogen verwachten.

Tot slot wordt samen met de partners in de NAL onderzocht in welke mate de huidige marktorganisatie voor publieke toegankelijke laaddiensten een adequate bijdrage levert aan publieke belangen. Een tussenrapportage wijst erop dat de gebruiker niet altijd centraal staat, wat onder andere terug te zien is in de prijstransparantie.²⁶ In het derde kwartaal van 2026 wordt het eindrapport verwacht waarin ook de mogelijkheden voor ingrepen op de marktorganisatie in beeld worden gebracht.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram

²⁵ NAL, *Definitie prijstransparantie* (2025).

²⁶ RVO, *Tussenrapport: Marktordening publiek toegankelijk laden. Inzicht in de huidige markt.* (2025).