Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
17 juni 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/83802

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir.Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Beslistermijn
14 september 2026

Bijlage(n)
6

Aan De Staatssecretaris Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

nota

Kamerbrief regionale uitrol laadinfrastructuur

Aanleiding

Met deze brief informeert u de Kamer over de voortgang van de uitrol van laadinfrastructuur in Nederland, en de inzet van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) daarop. Directe aanleiding daarvoor is de voortgangsrapportage (bijlage 2) die de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) op 22 april 2026 met u heeft gedeeld. Met deze brief wordt gereflecteerd op de belangrijkste ontwikkelingen rondom de uitrol van laadinfrastructuur in Nederland en het beleid voor de komende jaren, en worden enkele toezeggingen afgedaan.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd de Kamerbrief Regionale Uitrol Laadinfrastructuur naar de Tweede Kamer te versturen en de volgende documenten als bijlage toe te voegen:

- Voortgangsrapportage 2025 Nationale Agenda Laadinfrastructuur.
- Aanbiedingsbrief Voortgangsrapportage 2025 Nationale Agenda Laadinfrastructuur.
- Revnext studie TCO Bidirectioneel Laden.
- Nationale Routekaart Bidirectioneel Laden.
- Outlook Mobiliteit 2026.

Kernpunten

- De NAL is een samenwerkingsverband tussen overheden (waaronder IenW), kennisinstellingen, marktpartijen en netbeheerders, die zich samen inzetten voor een goed en dekkend laadnetwerk in Nederland.
- De Voortgangsrapportage wordt jaarlijks met de Staatssecretaris gedeeld, waarna dit doorgezet wordt naar de Kamer met een begeleidende brief.
- Dit gebeurt in combinatie met eventuele andere resultaten die met de Kamer gedeeld moeten worden, zoals afgeronde onderzoeken.
- De NAL heeft de documenten ook gedeeld met de KGG-bewindspersonen, EZK is op ambtelijk niveau betrokken geweest bij dit proces.
- De Voortgangsrapportage blikt terug op de voortgang van de uitrol van laadinfrastructuur gedurende het afgelopen jaar.
- Er is in het bijzonder aandacht voor de netcongestieproblematiek en de impact daarvan op de uitrol van laadinfrastructuur. Hier is veel aandacht voor geweest in de media. De hoofdboodschap is:

    - dat de uitrol van laadinfrastructuur vooralsnog voortvarend gaat: de afgelopen jaren is de uitrol van laadinfrastructuur sterk versneld en behoort Nederland tot de koplopers in Europa.
    - dat netcongestie een stevige impact zal 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;
    - dat de oplossing vooral gezocht wordt in het zo efficiënt mogelijk benutten van de ruimte op het net die er wel is.
- De verzwaring van het net is van groot belang, deze verantwoordelijkheid ligt bij het ministerie van Economische Zaken en Klimaat.
- De brief gaat in op de samenwerkingsagenda netcongestie en logistiek, slim laden voor publieke laadpalen, en de aan de Kamer toegezegde Nationale Routekaart Bidirectioneel Laden.
- De kamerbrief sluit aan bij het coalitieakkoord en uw Beleidsbrief van 24 april jl., en is gebaseerd op de belangrijkste ontwikkelingen zoals verwoord in de aanbiedingsbrief door de NAL-voorzitter:
    - Marktontwikkelingen en voortgang regionale uitrol laadinfrastructuur.
    - Laadinfrastructuur als onderdeel van het nieuwe energiesysteem.
    - Prijstransparantie en marktorganisatie.

Krachtenveld
De uitrol van laadinfrastructuur gebeurt door overheden, ondernemers, netbeheerders en kennisinstellingen. Zij werken samen met regio's en gemeenten in de NAL om een dekkend en toekomstbestendig laadnetwerk te realiseren. Via de NAL-werkgroepen worden meer belanghebbenden betrokken uit specifieke sectoren wanneer dat relevant is, bijvoorbeeld vanuit de bouw en logistiek.

Er zijn bedrijven in Nederland die wel willen verduurzamen, maar door netcongestie niet kunnen omdat zij bij ACM in de wacht komen te staan voor een (grotere) aansluiting op het elektriciteitsnet. 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.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Toelichting
Het aantal laadpunten voor personen- en bestelauto's is in 2025 gemiddeld met 2.350 laadpunten per maand gegroeid, ten opzichte van 1.600 per maand in 2024. Hiermee hebben de meeste NAL-regio's een dekkingsgraad van minstens 90% bereikt. 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.[1] De markt voor elektrische vrachtwagens en bouwmaterieel groeit. Op

[1] Laadinfrastructuur | Monitor | Laadpunten voor zwaar vervoer - Nederland

dit moment rijden er 2.600 elektrische zware bedrijfsvoertuigen rond in Nederland.[2] Naar verwachting zet deze groei hoe dan ook door, maar de snelheid waarmee dat gebeurt is onzeker.

Er zijn echter enkele uitdagingen rondom de uitrol van laadinfrastructuur. Netcongestie is de belangrijkste limiterende factor. Er zijn verschillende oplossingsrichtingen om netcongestie zoveel mogelijk te mitigeren, waaronder de uitrol van slim en bidirectioneel laden. Slim laden is het verstandig benutten van de beschikbare ruimte op het elektriciteitsnet. Bidirectioneel laden betekent het kunnen leveren van elektriciteit aan een voertuig, en het terug kunnen leveren vanuit dat voertuig, waardoor voertuigen als buffers benut kunnen worden ter verlichting van netcongestie. Daarnaast is de prijs van elektrisch laden niet altijd transparant. Daarom is onderzoek gedaan naar de organisatie van de markt, om met de sector tot verbeteringen te komen. De kamerbrief, voortgangsrapportage en aanbiedingsbrief gaan dieper in op hoe de sector samenwerkt aan de uitrol van laadinfrastructuur.

Internationale/Europese context
Nederland wordt Europees gezien als een van de koplopers voor wat betreft de uitrol en harmonisatie van laadinfrastructuur. IenW zet in op harmonisatie van internationale standaarden, zodat Nederlanders hun voertuigen ook goed kunnen laden in het buitenland en visa versa.

Politieke context
De inzet van IenW op de uitrol van laadinfrastructuur ligt in lijn met de hoofddoelen zoals verwoord in uw Beleidsbrief Infrastructuur en Waterstaat, in het bijzonder met thema 6: het afbouwen van kwetsbare afhankelijkheden in onze mobiliteit. De kamerbrief gaat daarnaast in op de:

- toezegging met betrekking tot de aanbevelingen uit het rapport "Op stoom of zonder stroom?".[3]
- toezegging aan de VVD om te informeren over de nieuwste ontwikkelingen over prijstransparantie n.a.v. contact met de ACM (T202601-020).
- toezegging over de realisatie van een landelijk dekkend laadnetwerk.
- toezegging aan het CDA om een Nationale Routekaart Bidirectioneel laden op te stellen en te delen met de Kamer (T202601-019).

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Kamerbrief regionale uitrol laadinfrastructuur	Brief aan de Tweede Kamer.
03	Bijlage 1: Aanbiedingsbrief Voortgangsrapportage 2025 Nationale Agenda Laadinfrastructuur	Begeleidende brief bij de voortgangsrapportage vanuit de NAL Voorzitter.

[2] Elektrisch vervoer - Zware bedrijfsvoertuigen - Nederland
[3] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Kamerbrief *Regionale Uitrol Laadinfrastructuur* (IENW/BSK-2025/89599), 26 augustus 2025.

04	Bijlage 2: Voortgangsrapportage 2025 Nationale Agenda Laadinfrastructuur	Jaarlijkse voortgangsrapportage van de NAL.
05	Bijlage 3: Revnext studie TCO Bidirectioneel Laden	Onderzoeksrapport over de *total cost of ownership* omtrent bidirectioneel laden.
06	Bijlage 4: Nationale Routekaart Bidirectioneel Laden	De nationale routekaart ten behoeve van de uitrol van bidirectioneel laden.
07	Bijlage 5: Outlook Mobiliteit 2026	Outlook over verwachte groei van elektrische mobiliteit in Nederland.

Datum
17 juni 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/83802

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir.Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Aan
Staatssecretaris Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bijlage(n)
6