

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 2164

Vragen van het lid **Bontenbal** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat laadpalenbedrijf Allego stopt met investeringen in langzame laders* (ingezonden 23 februari 2022).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 21 maart 2022).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het feit dat laadpalenbedrijf Allego heeft laten weten niet langer te zullen investeren in langzame publieke laders voor elektrische auto's in rond de honderd gemeenten waarmee een contract is gesloten<sup>1</sup>?

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Deelt u de mening van de marktleider in de laadpalensector dat de opzet van «paal volgt auto» niet meer werkt?

#### Antwoord 2

De opzet «paal volgt auto» is een belangrijk uitgangspunt geweest om een rendabele business case voor laadpaalexploitanten te kunnen garanderen. Deze methode werkt nog steeds goed op plekken waar nog geen openbare laadpalen zijn. Maar inmiddels zijn er ook andere methoden die beter passen bij de opschaling van de uitrol van laadinfrastructuur (zie ook vraag 4).

#### Vraag 3

Welke gevolgen kan de strategie van dit bedrijf, en wellicht andere bedrijven die zullen volgen, om zich uitsluitend te gaan richten op het plaatsen en exploiteren van (ultra)snelladers hebben voor de uitrol van laadpalen in Nederland?

<sup>1</sup> Website Het Financieele Dagblad, 20 februari 2022 (<https://fd.nl/bedrijfsleven/1430765/laadpalenbedrijf-allego-zet-investeringen-in-langzame-publieke-laders-stop>).

### Antwoord 3

Een stijging in het aanbod van snelladers kan op termijn tot gevolg hebben dat er minder behoefte is aan publieke laadpalen. In de huidige markt is voldoende interesse voor het aanbieden van publieke laadpalen. Prijsverschillen en de individuele voorkeur van EV-rijders spelen hierin ook een rol. Uiteindelijk gaat het erom dat in de laadbehoefte van EV-rijders wordt voorzien.

### Vraag 4

Deelt u de mening dat het tijd is voor een nieuwe plaatsingsstrategie voor laadpalen? Op welke termijn zult u hieraan werken en welke rol ziet u daarbij voor gemeenten?

### Antwoord 4

In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is afgesproken dat steeds meer gebruik gemaakt gaat worden van proactieve plaatsing. Deze nieuwe plaatsingsstrategie is onder andere gebaseerd op het gebruik van bestaande openbare laadpunten. Als het gebruik toeneemt wordt in de directe omgeving een laadpaal bijgeplaatst. Een ander element van deze strategie is om proactief te plaatsen op plekken waar nog geen laadpaal staat maar waar wel op korte termijn een laadvraag verwacht wordt. Daarnaast wordt ook steeds meer gewerkt met plankaarten zodat niet voor iedere nieuwe laadpaal een afzonderlijk traject gestart hoeft te worden. Toepassing van deze methoden zorgt voor een aanzienlijke versnelling van de plaatsing van laadpalen (zie ook vraag 6).

### Vraag 5

Wat zou volgens u de inzet moeten zijn van een nieuwe plaatsingsstrategie? Op welke wijze zou een nieuwe strategie bij kunnen dragen aan een versnelling van het plaatsen van voldoende laadpalen?

### Antwoord 5

Zie antwoord op vraag 4.

### Vraag 6

Deelt u de mening van deze aanbieder van laadpalen dat het tijd is voor een volgende fase in de uitrol van de laadinfrastructuur en dat daarbij de aanleg van publieke laadpleinen waar meerdere auto's tegelijk (snel) kunnen laden een goede optie is? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat betekent dat voor de huidige plaatsingsstrategie?

### Antwoord 6

Ik zie dat de transitie naar elektrisch rijden steeds sneller plaats vindt. De manier waarop elektrische auto's geladen worden ontwikkelt zich ook, bijvoorbeeld in de vorm van slimme laadpleinen waarmee op nationaal niveau positieve ervaringen zijn opgedaan. Het Ministerie van I&W werkt samen met zes regionale samenwerkingsverbanden die de inliggende gemeenten ondersteunen bij de plaatsing van laadpalen. Het komend jaar wordt gewerkt aan een vernieuwing van de samenwerkingsovereenkomsten. De plaatsingsstrategie zal hier een onderdeel van zijn.

### Vraag 7

Zou een slimmere plaatsingsstrategie van laadpalen kunnen leiden tot efficiënter werken van netbeheerders en dus enige verlichting kunnen geven aan het omvangrijke werkpakket?

### Antwoord 7

Ja, en dat gebeurt al door het opstellen van plankaarten waarin geschikte plekken voor toekomstige laadpalen worden aangewezen. Hierdoor hoeft niet voor iedere nieuwe laadpaal een afzonderlijk traject te worden gestart en neemt de doorlooptijd aanzienlijk af. Dit leidt ook tot een efficiëntere inzet van netbeheerders doordat de capaciteitsplanning hierop afgestemd kan worden. Ook het evalueren van wet- en regelgeving rond aansluittermijnen kan leiden tot een efficiënter plaatsingsproces. Ik geef hierover input aan de ACM.

Vraag 8

Bent u bereid opnieuw te laten bekijken of de aantallen laadpunten/laadpalen die in het Klimaatakkoord voor 2030 zijn voorzien, nog kloppen?

Antwoord 8

Hiertoe ben ik bereid. Wel wijs ik erop dat de in het Klimaatakkoord genoemde aantallen geen doelen zijn maar een prognose. Daarbij gaan de technologische ontwikkelingen snel. Elektrische auto's hebben een steeds grotere actieradius en laadpunten hebben grotere laadvermogens. Dit heeft ook gevolgen voor het aantal benodigde laadpunten en het laadgedrag van de gebruiker.