



Plan van aanpak werkgroep *Versnellen Proces* Nationale Agenda Laadinfrastructuur



Nationale
Agenda
Laadinfrastructuur

Inhoud

Inleiding	3
1. Resultaten werkgroep	4
1.1 NAL-regio's	4
1.2 Netbeheerders (ElaadNL)	4
1.3 Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL)	4
1.4 De Rijksoverheid	6
2. Vervolg werkgroep	7
2.1 Openstaande acties NAL	7
2.2 Aanvullende acties en onderwerpen	10
2.3 Overplaatsing openstaande acties	14
3. Organisatie werkgroep	15
<i>Bijlage 1. Afspraken NAL hoofdstuk 1</i>	16
<i>Bijlage 2. Leden werkgroep</i>	18

Inleiding

Achtergrond

Volgens de prognose in het Klimaatakkoord groeit het aantal elektrische personenvoertuigen tot en met 2025 naar 589.000. Na 2025 zal deze groei verder versnellen en de verwachting is dat er rond 2030 circa 1,7 miljoen elektrische laadpunten nodig zullen zijn.¹ Als onderdeel van het Klimaatakkoord is in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) een meerjarige beleidsagenda vastgesteld om te komen tot een landelijke dekking van (snel)laadpunten en te voorzien in de laadbehoefte van het groeiende aantal elektrische voertuigen.

Omdat een groot deel van de afspraken en acties lokaal en regionaal worden uitgevoerd hebben zes samenwerkingsregio's (zie afbeelding) een bestuurs-overeenkomst gesloten met het Rijk. Daarin hebben zij samen met de regionale netbeheerders de afspraak gemaakt om de verwachte toename van laadinfrastructuur voor verschillende gebruikersgroepen binnen hun regio in kaart te brengen en de uitvoering te faciliteren.

Rol werkgroep Versnellen Proces

De werkgroep Versnellen Proces is een samenwerking tussen overheden, marktpartijen en kennisinstellingen en ondersteunt de samenwerkingsregio's en de regionale netbeheerders met de uitvoering van de NAL. Dit doen zij onder meer door onderzoeken te doen, kennis te delen, handreikingen te maken en knelpunten te agenderen.

Doelstelling werkgroep Versnellen Proces

Het doel van de werkgroep is om een toegankelijk en dekkend laadnetwerk te realiseren, zodat verschillende gebruikersgroepen en modaliteiten gemakkelijk en tegen een aantrekkelijke prijs kunnen laden. Het creëren van de juiste randvoorwaarden en het optimaliseren van de processen moeten ervoor zorgen dat de laadvraag nu en in de toekomst efficiënt en flexibel kan worden beantwoord.

Herijking plan van aanpak

In het plan van aanpak uit 2020 zijn de onderwerpen uit de NAL vertaald in concrete acties die door de werkgroep worden opgepakt. Daarbij is ketenbreed gekeken naar de knelpunten voor de realisatie van



elektrische laadinfrastructuur en mogelijke oplossingsrichtingen. In deze herijking van het plan van aanpak uit 2020 worden de eerste resultaten van de werkgroep Versnellen Proces gedeeld. Daarnaast zijn er acties waar de werkgroep nog niet aan toegekomen is heeft de werkgroep nieuwe acties geformuleerd die nodig zijn om het proces voor de ontwikkeling van laadinfrastructuur ook in de toekomst te blijven versnellen. Vervolgens wordt toegelicht hoe aan de acties die nog open staan vervolg wordt gegeven en wordt de actieagenda geactualiseerd. Daarnaast is binnen de werkgroep geïnventariseerd welke onderwerpen aandacht nodig hebben om de doelstelling van de werkgroep te bereiken. Vanuit deze onderwerpen zijn nieuwe acties geformuleerd die in de komende periode door de werkgroep worden uitgevoerd.

¹ Prognose Laadinfrastructuur, 2020.

1. Resultaten werkgroep

De werkgroep heeft de tweeëntwintig afspraken die in de NAL zijn overeengekomen vertaald in ruim vijfendertig concrete acties die de NAL-regio's praktische handvatten te bieden om aan de toenemende laadvraag te kunnen voldoen. Van deze acties heeft de werkgroep er inmiddels vijftien afgerond.² Zo is de werkgroep aan de slag gegaan met aanpassingen aan wet- en regelgeving, de ontwikkeling van richtlijnen voor laadinfrastructuur en de verbetering en uniformering van processen en tooling. De zes NAL-regio's, het NKL, ElaadNL en het Rijk vormen de kern van deze werkgroep en zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de meeste acties. De afgeronde acties worden hieronder kort toegelicht per uitvoerende partij.

1.1 NAL-regio's

De zes NAL-regio's zijn verantwoordelijk voor de realisering van een dekkend laadnetwerk in hun regio. Daarvoor hebben alle NAL-regio's een bestuursovereenkomst gesloten met het Rijk waarin afspraken zijn gemaakt om via een programmatische aanpak samen aan de uitrol van de laadinfrastructuur te werken. Hierdoor hebben de regio's zich kunnen organiseren. Een belangrijk stap die de NAL-regio's daarin hebben genomen is het opstellen van een regionale aanpak laadinfrastructuur (RAL). Hierin staat hoeveel extra laadpunten er volgens prognose in de regio nodig zijn en hoe het plaatsingsbeleid eruit gaat zien en hoe zij voor een dekkende laadinfrastructuur gaan zorgen. Verschillende plannen worden daarvoor al uitgewerkt. Een aantal voorbeelden: regio's hebben aanbestedingen uitgezet of zijn daarmee bezig, er wordt capaciteit beschikbaar gesteld om gemeenten te informeren en te ondersteunen en er zijn formats opgesteld voor visies en plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur.

1.2 Netbeheerders (ElaadNL)

Goede afstemming met en ondersteuning van de netbeheerders is cruciaal om een dekkende laadinfrastructuur in te richten. ElaadNL vertegenwoordigt de netbeheerders binnen de werkgroep en is als kennis- en innovatieplatform nauw betrokken bij de uitvoering van meerdere acties van de werkgroep. In 2020 heeft

ElaadNL onder andere de Outlooks (buurtprognoses) ontwikkeld. De Outlooks vormen input voor de gemeenten om te komen tot een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid. De pilots die in 2021 in Gelderland en Overijssel worden georganiseerd worden hiervoor als input gebruikt.



1.3 Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL)

Het NKL draagt vanuit kennisontwikkeling bij om gemeenten en samenwerkingsregio's te ondersteunen. Inmiddels zijn er meerdere handreikingen ontwikkeld voor gemeenten. Onder andere over visie en beleid, zodat zij makkelijk inzicht krijgen in de overwegingen die worden gemaakt bij bepaalde beleidskeuzes. Alle handreikingen zijn gepubliceerd op de website van NKL.³ Daarnaast werkt NKL aan kennisontwikkeling over het proces van aanvraag en realisatie. Onder andere door het ontwikkelen van een tool voor de aanvraag en realisatie van laadpalen en het updaten van de basisset laadpalen.

² In bijlage 1 is de volledige actielijst opgenomen.

³ <https://www.nklnederland.nl>

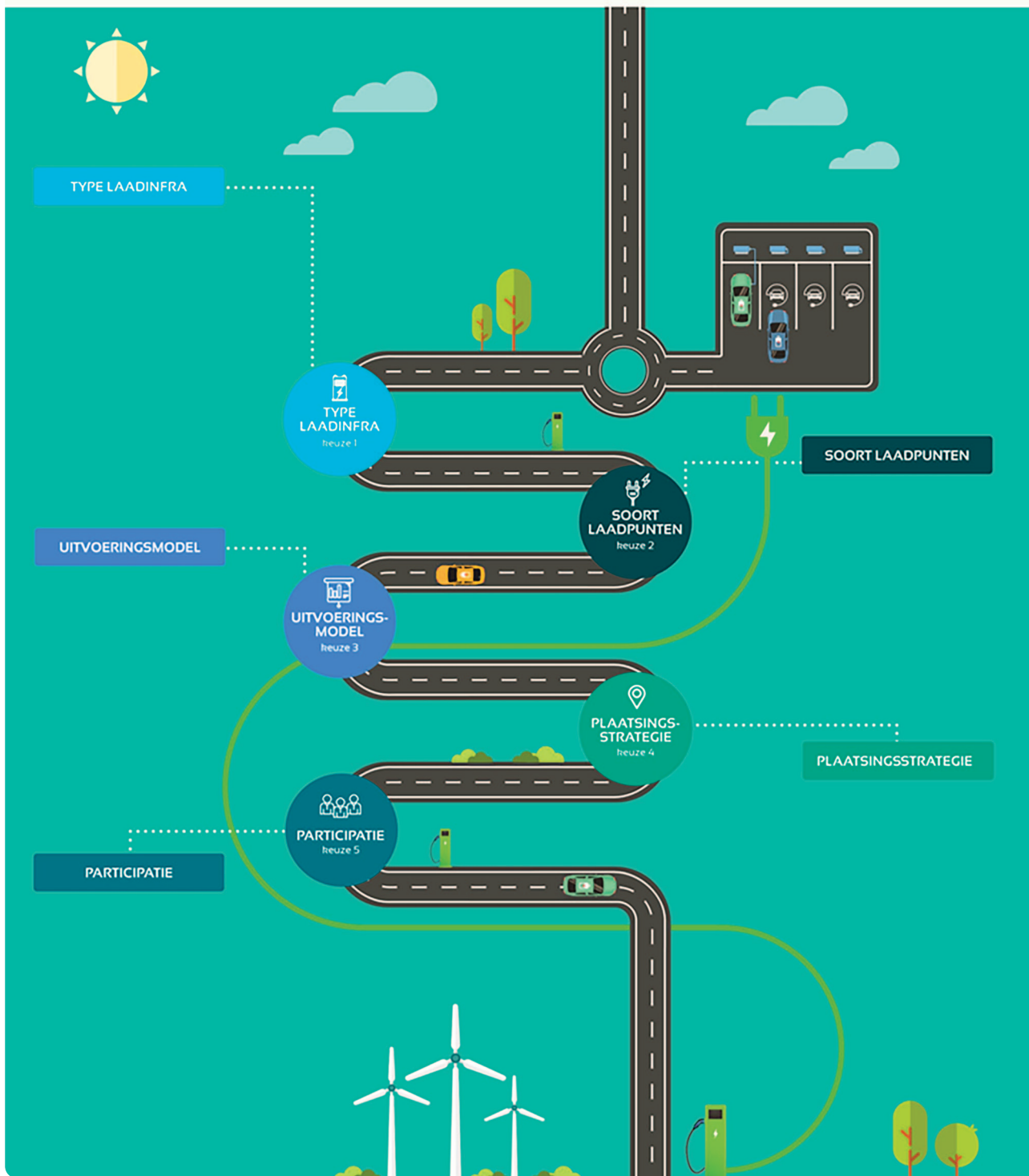
LAADVISIE



ONZE GEBRUIKERSGROEP(EN)



AANTAL LAADPUNTEN 2030



1.4 De Rijksoverheid

Ook het Rijk heeft een aantal acties binnen de werkgroep versnellen proces afgerond. Om de ontwikkeling van laadinfrastructuur bij VvE's te stimuleren is in het Nationaal Energiebesparingsfonds (NEF) de 'VvE energiebespaarlening' uitgebreid met de mogelijkheid om financiering aan te vragen voor het plaatsen van laadpalen. Daarnaast hebben Rijksoverheid, gemeenten, ElaadNL en brancheorganisaties onderzocht welke instrumenten nodig zijn om een volwassen markt voor laadinfrastructuur te ontwikkelen. Het verlaagde tarief in de energiebelasting en ODE belasting voor publieke laadinfrastructuur is verlengd tot 2022. Rebel en EV Consult hebben onderzoek gedaan naar het instrumentarium dat invloed heeft op de businesscase van publieke laadinfrastructuur. Ook zijn er verplichtingen opgenomen in het bouwbesluit voor het realiseren van en voorbereidingen treffen voor laadpalen bij nieuwbouw. Het Rijk ondersteunt en faciliteert de NAL-regio's om hun doelstellingen onder het bestuurs-overeenkomst te bereiken.



2. Vervolg werkgroep

De komende periode streeft de werkgroep ernaar om ook de nog openstaande acties definitief af te ronden. Ook hebben de leden geconstateerd dat enkele acties buiten de scope van de werkgroep liggen of voor afronding bij een van de andere NAL-werkgroepen kunnen worden ondergebracht. Van deze openstaande, overgeplaatste en nieuwe acties volgt hieronder een overzicht.

2.1 Openstaande acties NAL

1. Bebording elektrische laadpalen (actiehouder: ministerie van I&W)

Beschrijving:

Naar schatting komen er tot aan 2030 400.000 publieke laadpalen bij. Omdat parkeerplaatsen bij elektrische laadpalen conform bestaande wet- en regelgeving met een verkeersbord worden gereserveerd zal de aanleg van publieke laadinfrastructuur een forse toename van het aantal verkeersborden in Nederland betekenen. Omdat dit een negatieve impact kan hebben op de zowel de ruimtelijke omgeving als op de beeldvorming rondom elektrische mobiliteit kan worden onderzocht of er alternatieven bestaan of een aanpassing van regelgeving mogelijk is.

Stand van zaken:

De wensen voor bebording kunnen per gemeente en regio sterk uiteenlopen en de actie heeft nog geen prioriteit gehad binnen de werkgroep. Het ministerie van I&W wil daarom met de regio's onderzoeken of ze tot een gedeelde opvatting kunnen komen over hoe de bebording bij laadplekken kan worden vorm gegeven. Regio Noordwest doet een inventarisatie bij de regio's en presenteert in oktober een notitie met een voorstel aan de werkgroep.

2. Eén arbeidsgang (actiehouder: ElaadNL)

Beschrijving:

De uitrol van elektrische mobiliteit kan worden versneld wanneer alle werkzaamheden voor de installatie worden uitgevoerd door een partij binnen één arbeidsgang. Daarvoor moeten duidelijke afspraken worden gemaakt over de installatie van laadpalen tussen net-

beheerders, aannemers en de laadpaalexploitanten. Deze afspraken kunnen in de concessies worden vastgelegd.

Stand van zaken:

Eén arbeidsgang wordt op dit moment in meerdere NAL-regio's toegepast, maar de regionale netbeheerders hanteren hiervoor verschillende werkwijzen. ElaadNL brengt deze diversiteit in kaart en onderzoekt met de NAL-regio's en de netbeheerders welke nieuwe afspraken nodig zijn om belemmeringen voor één arbeidsgang in alle regio's mogelijk te maken. Hierover wordt in oktober een notitie opgeleverd.

3. Afspraken om bedrijventerreinen open te stellen voor de uitrol en exploitatie van (snel)laadinfrastructuur (actiehouder: NAL-regio's)

Beschrijving:

De versnelling van de uitrol van private laadinfrastructuur blijft nog achter. Dit geldt ook voor laden op bedrijventerreinen. In de NAL was de actie opgenomen dat gemeenten en regio's aanvullende afspraken maken over de minimale hoeveelheid laadinfrastructuur voor bedrijventerreinen en over de mogelijkheden om snellaadinfrastructuur op bedrijventerreinen te ontwikkelen.

Stand van zaken:

Het sluiten van overeenkomsten met individuele bedrijven is op dit moment niet haalbaar voor de NAL-regio's en gemeenten vanwege onvoldoende capaciteit. Wel kunnen individuele projecten voor laden op bedrijventerreinen worden opgezet om elektrisch laden op privaat terrein te stimuleren. De ontwikkeling van een gebiedsbenadering waarbij logistieke- en bedrijventerreinen worden geclusterd wordt onderzocht door regio Noordwest. Daarnaast wordt samen NKL, regio's Noord en Zuidwest gekeken naar op welke manier gemeenten hierbij kunnen ondersteunen.

4. Visie en locaties bepalen voor snellaadinfrastructuur en laden bij verzorgingsplaatsen (actiehouder: ministerie van I&W)

Beschrijving:

Het Rijk wijst geschikte locaties aan voor snellaadinfrastructuur op verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet. De NAL-regio's maken een plan van aanpak voor snelladen langs provinciale wegen en in binnenstedelijk gebied.

Stand van zaken:

Het bepalen van locaties voor (snel)laadinfrastructuur op verzorgingsplaatsen langs de snelweg voor de periode na 2024 is opgepakt door Rijkswaterstaat. RWS doet op dit moment onderzoek naar het aantal benodigde snelladers en verkenning van de randvoorwaarden.⁴ Vervolgens wordt aan de slag gegaan met de uitvoeringsagenda die eind 2021 wordt opgeleverd. De NAL-regio's ontwikkelen plannen van aanpak voor snelladen binnen hun regio. NKL werkt daarnaast samen met netbeheerders en regio's om een basisset voor DC-laden op te stellen.

5. Laadbehoefte in kaart brengen (actiehouder: ElaadNL)

Beschrijving:

Voor de besluitvorming over investeringen in het net is het voor netbeheerders van belang om de laadbehoefte van alle modaliteiten en gebruikersgroepen inzichtelijk te maken. De netbeheerder gebruikt deze data voor netimpactberekeningen. De inzichten in de laadbehoefte kunnen door gemeenten en NAL-regio's daarnaast worden gebruikt als basis voor laadkaarten en plaatsingsbeleid.

Stand van zaken:

NetbeheerNL overlegt met de NAL-regio's hoe (openbare) data over de laadbehoefte kunnen worden verrijkt met lokale inzichten van de regio's en gemeenten. Deze data worden tweejaarlijks, in lijn met het proces voor de RES, geactualiseerd.

6. Integratie regioacties met de RES, de RMP en Omgevingsvisie (actiehouder: NAL-regio's)

Beschrijving:

Voor de implementatie van de NAL borgen de NAL-regio's en gemeenten de acties in regionaal en lokaal beleid. In de RES worden doelstellingen opgenomen om de energievraag voor elektrische mobiliteit te matchen met voldoende aanbod en opwekking van duurzame energie.

De regionale behoefte voor elektrische laadinfrastructuur wordt opgenomen in de Regionale Mobiliteitsplannen van de provincie. De ruimtelijke inpassing van de lokale behoefte wordt in de omgevingsvisie uitgewerkt.

Stand van zaken:

Door de NAL-regio's en gemeenten worden plan- en laadkaarten ontwikkeld met een doorlooptijd van 10-15 jaar. Deze kaarten worden door de NAL-regio's aangeleverd aan de RES. De data kunnen zo in de Regionale Energiestrategieën landen om vraag en aanbod bij elkaar te brengen en te zorgen dat deze meegenomen worden in de netimpactanalyse. Daarnaast zijn de NAL-regio's in overleg met provincies over de RMP's en worden door het Rijk geconsulteerd voor hun input op de Omgevingsvisie.

7. Aanpassen wettelijk kader netaansluiting (actiehouder: ministerie van I&W)

Beschrijving:

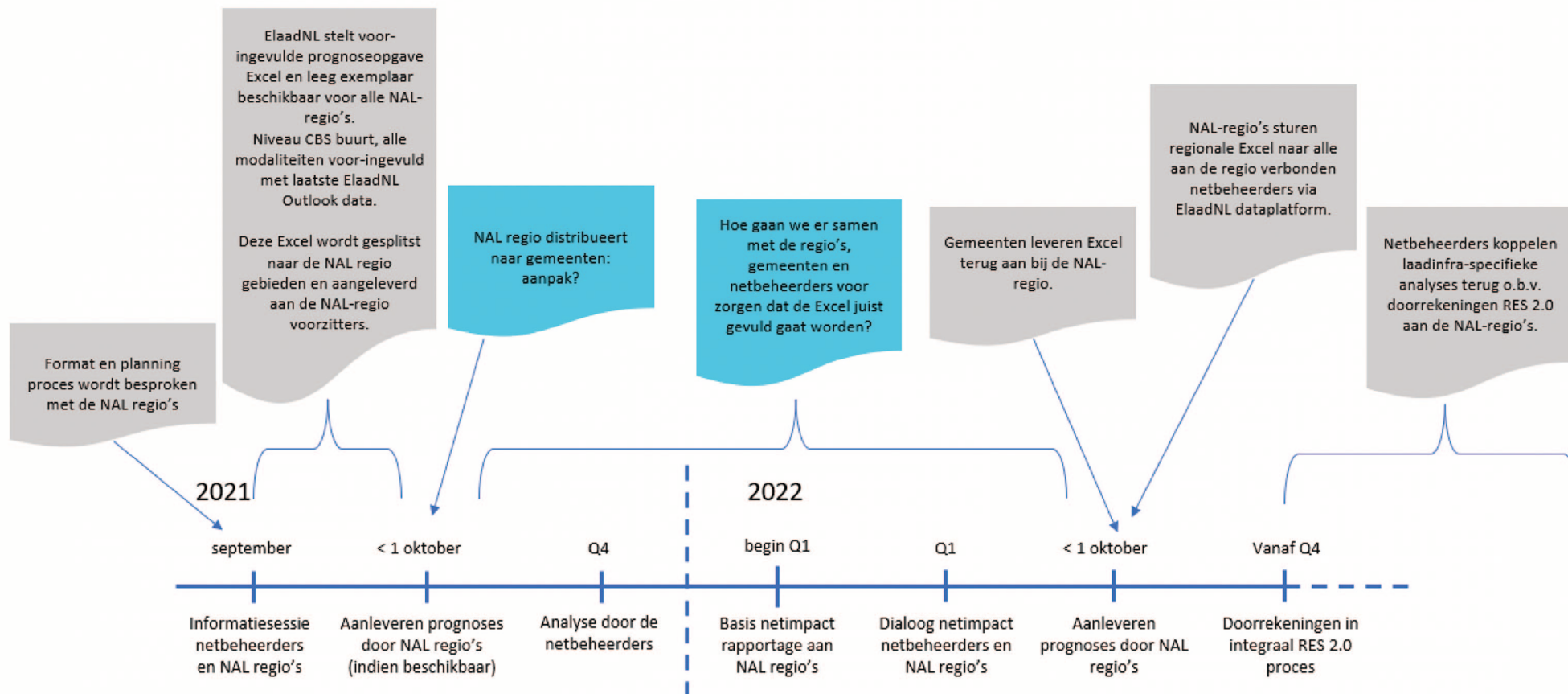
Om de uitrol van elektrische mobiliteit te versnellen is het van belang dat laadpalen op tijd worden aangesloten. De huidige aansluittermijn van 18 weken wordt momenteel vaak niet gehaald wat zorgt voor vertraging bij de uitrol van elektrische mobiliteit. In de nieuwe energiewet komt deze termijn naar verwachting niet terug en wordt gesproken over realisatie binnen een 'redelijke aansluittermijn'. De nadere invulling hiervan dient in onderliggende regelgeving opgenomen te worden, zgn. van de ACM. Het is daarom van belang om te borgen dat mobiliteit ook meegenomen wordt in deze onderliggende regelgeving en te onderzoeken welke differentiatie in aansluittermijnen kan worden onderscheiden ter verbetering van de betrouwbaarheid en voorspelbaarheid van het plaatsen van laadinfrastructuur.

Stand van zaken:

RVO onderzoekt in samenwerking met de NAL-regio's, netbeheerders, Rijk en brancheorganisaties welke mogelijkheden zij aan denken om te differentiëren in type aansluittermijnen om zo de aansluittermijn te handhaven of verkorten. Indien de nieuwe energiewet wel wordt aangenomen in haar huidige vorm is het met name van belang om nadere invulling te geven aan de definitie van een redelijke termijn en in aanvullende wetgeving maatwerk te leveren, zodat maximale aansluittermijnen per type aansluiting kunnen worden gesteld. Doel hiervan is te borgen dat mobiliteit voldoende wordt meegenomen in de uitwerking van de nieuwe energiewet. In december 2021 wordt dit advies opgeleverd.

⁴ Via Studie "Laadinfrastructuur op verzorgingsplaatsen" - Nationale Agenda Laadinfrastructuur is de studie te vinden.

Prognoseproces verdieping - tijdlijn



8. Opleidingen installatie laadinfrastructuur (actiehouder: NKL & ElaadNL)

Beschrijving:

Om voldoende gekwalificeerd personeel voor de realisatie van laadinfrastructuur ook in de toekomst te borgen is afstemming nodig met andere klimaattafels.

Stand van zaken:

Eind januari 2021 is richting de NAL stuurgroep een notitie met actielijnen gepresenteerd die als basis dient voor een plan van aanpak voor de Human Capital Agenda voor laadinfrastructuur. Daarnaast wordt een branche-brede opleiding ontwikkeld voor verkopers waarin kennis over laadinfrastructuur is opgenomen. Dit onderdeel is echter nog niet opgepakt en hiervoor is bijsturing vanuit de werkgroep nodig.

2.2 Aanvullende acties en onderwerpen

Omdat het landschap van elektrische mobiliteit snel veranderd is binnen de brede werkgroep geïnventariseerd welke nieuwe onderwerpen aandacht nodig hebben om de ontwikkeling van laadinfrastructuur ook in de komende periode op tempo te houden. De kerngroep heeft op basis van deze inventarisatie aanvullende acties geformuleerd waar de werkgroep mee aan de slag gaat. Net als voor de bestaande acties is voor elke nieuwe actie een actiehouder aangesteld die toeziet op de planning en afronding.

1. Onderzoek APPM versnellen proces publieke laadinfrastructuur (actiehouder: NAL-regio Noordwest)

Beschrijving:

Om een versnelling in het aanvraag- en realisatieproces van het plaatsen van publieke laadpalen voor personenauto's te realiseren, zijn er verbeteringen in het proces nodig. De leden van de werkgroep verwachten dat er verbeteringen zijn te maken op het gebied van doorlooptijden, efficiëntie en foutgevoeligheid. Zowel in de voorbereidende fase als bij de daadwerkelijke uitvoering én bij alle betrokken partijen: gemeenten/regio's, netbeheerders en laadpaalexploitanten/aannemers. De werkgroep biedt ondersteuning aan dit onderzoek, zodat concrete oplossingsrichtingen kunnen worden geformuleerd.

Doel en scope:

Het doel van dit onderzoek is het verbeteren van door-

looptijden, efficiëntie en robuustheid van het plaatsingsproces voor publieke laadpalen in de gehele keten. De kansen en oplossingsrichtingen die uit het onderzoek naar voren komen vormen de basis voor vervolgacties die binnen de werkgroep worden uitgevoerd.

Oplevering:

In september 2021 worden de eerste resultaten gedeeld met de werkgroep. Oktober 2021 wordt het volledige onderzoek opgeleverd.

2. Afwegingskader proactieve uitrol (actiehouder: NAL-regio Zuid)

Beschrijving:

Op basis van data over het gebruik van een laadpaal in een bepaalde wijk kan worden geanticipeerd op de verwachte vraag. NAL-regio's ontwikkelen prognoses en plankarten om deze datagestuurde vraag naar laadpalen inzichtelijk te maken. Wanneer bestaande laadpalen structureel een hoger verbruik vertonen kan worden besloten om 'proactief' laadpalen bij te plaatsen. Een andere manieren van proactieve plaatsing is het aanleggen van een basisnetwerk in gebieden waar weinig vraag of dekking is van publieke laadinfrastructuur. Dit geldt met name voor buitengebied.

Doel en scope:

De werkgroep wil onderzoeken welke voor- en nadelen deze vormen van proactieve uitrol hebben. Op basis daarvan kunnen regio's en gemeenten bepalen of een vorm van proactieve plaatsing voor hen geschikt kan zijn.

Oplevering:

In het onderzoek van Appm naar de versnelling van publieke wordt proactieve uitrol als een van de oplossingsrichtingen onderzocht. Het onderzoek wordt oktober 2021 opgeleverd.

3. Verzamelverkeersbesluiten (actiehouder: NAL-regio Zuid)

Beschrijving:

Met een verzamelverkeersbesluit kunnen gemeenten door het nemen van één verkeersbesluit parkeerplaatsen bij meerdere geplande laadpunten tegelijkertijd reserveren. Dit kan tijd besparen doordat werkzaamheden gebundeld worden en de plaatsing en netaansluiting op tijd kan worden gestart. Verzamelverkeersbesluiten worden al toegepast in meerdere regio's en gemeenten (o.a. Utrecht en Den Haag). Omdat over de toepassing van verzamelverkeersbesluiten en juridische aspecten nog onduidelijkheid bestaat, zijn gemeenten soms nog terughouden met het nemen van een verzamelverkeersbesluit.

Doel en scope:

De werkgroep wil onderzoeken welke instrumenten er voor gemeenten zijn om een verkeersbesluit te nemen en wat juridisch is toegestaan om deze zorgen bij gemeenten weg te nemen.

Oplevering:

In het onderzoek van Appm naar de versnelling van publieke wordt proactieve uitrol als een van de oplossingsrichtingen onderzocht. Het onderzoek wordt oktober 2021 opgeleverd.

4. Kennisitem Uitvoeringsaanpak (actiehouder: NAL-regio Oost)

Beschrijving:

Nu elk van de NAL-regio's goed op weg is met de opgave rond laadinfrastructuur ontstaan er verschillende methodes en instrumenten om de uitvoering te ondersteunen. Denk aan prognoses, plankaarten, kanskaarten, aanvraagportals en monitoringssystemen. Deze instrumenten staan niet los van elkaar en het is de verwachting dat er kansen liggen om de instrumenten beter op elkaar aan te laten sluiten zodat ze elkaar versterken

Doel en scope:

Doel is een verkenning naar hoe we de genoemde instrumenten nu gebruiken en hoe we ze in de toekomst idealiter willen gebruiken. Daarbij kijken we in hoeverre dit een gedeeld beeld is van de NAL-regio's en netbeheerders, evenals waar standaardisatie of juist ruimte voor maatwerk wenselijk is. Op basis van deze analyse kunnen kansen en verbeterpunten worden voorgesteld om tot de gewenste situatie te komen.

Oplevering:

De analyse van methoden en instrumenten die door regio's, gemeenten en netbeheerders worden gebruikt wordt onderzocht als onderdeel van het onderzoek van Appm naar de versnelling van publieke laadinfrastructuur. Het onderzoek wordt in oktober 2021 opgeleverd. Vervolgens bekijkt de werkgroep Versnellen Proces in hoeverre het APPM-rapport invulling geeft aan doel en scope van dit kennisitem en welke aanvullende acties er eventueel nog nodig zijn.

5. Regionale laadkaart (actiehouder: NAL-regio Noordwest)

Beschrijving:

Om elektrisch rijden voor de verschillende gebruikersgroepen en modaliteiten te kunnen faciliteren is een toekomstbestendig laadnetwerk een belangrijke voorwaarde. Om te zorgen dat het elektriciteitsnet voldoende capaciteit heeft om aan de energievraag van deze nieuwe gebruikersgroepen te kunnen voldoen moet tijdig inzicht verkregen worden in de laadbehoefte op lokaal niveau.

Doel en scope:

Het doel is om inzicht te krijgen in de specifieke laadbehoefte en energievraag van verschillende gebruikersgroepen en modaliteiten in de NAL-regio's om vroegtijdig knelpunten te identificeren en vertraging in aansluitproces te voorkomen. Het product is een geografisch overzicht van de laadbehoefte en energievraag van verschillende gebruikersgroepen en modaliteiten in de NAL-regio's en hoe deze zich verhoudt tot de netcapaciteit, rekening houdend met de andere elektriciteitsvraag van bijvoorbeeld de industrie en aardgasvrij bouwen. Aanvullend worden aanbevelingen gedaan voor het gebruik van laadkaarten in alle NAL-regio's.

Oplevering:

eind 2021.

6. Participatietraject Omgevingsvisies (actiehouder: NAL-regio Zuid)

Beschrijving:

Onderdeel van de nieuwe Omgevingswet (januari 2021) is het digitaal stelsel Omgevingswet (DSO). Aanvullend op het publiceren van een verkeersbesluit en de wettelijke bezwaartermijn, zullen gemeenten voor de plaatsing van laadpalen informatie over de fysieke leefomgeving beschikbaar moeten stellen om meer transparantie te bieden aan burgers. De verwachting is dat gemeenten participatie voor laadpalen moeten faciliteren.

Doel en scope:

De werkgroep wil onderzoeken wat de minimale verplichting is om aan de omgevingswet te voldoen, waarbij het plaatsingsproces minimaal wordt verstoord. Daarbij kan worden gekeken wat de mogelijkheden zijn om een participatietraject 'aan de voorkant' in te richten, zodat de impact van de informatieplicht kan worden beperkt.

Oplevering:

n.t.b.

7. Beleidsregels voor open markt gemeenten (actiehouder: NKL)

Beschrijving:

De bestaande beleidsregels voor open markt gemeenten die in 2013 door NKL en de G32 zijn opgesteld zijn verouderd (beschikbaar op website VNG). Daardoor kan niet worden gewaarborgd dat in het beleid van open markt gemeenten aan de eisen die door de NAL en de regio's zijn gesteld wordt voldaan.

Doel en scope:

De werkgroep wil daarom een handzaam en gebruiksvriendelijk template opleveren met een programma van eisen van de basisset afspraken voor AC laadinfrastructuur. Het template moet er in combinatie met een handreiking voor zorgen dat deze eisen gemakkelijk in de laadvisies en het plaatsingsbeleid van gemeenten kunnen worden meegenomen en flexibel kunnen worden aangevuld met toekomstige basissets (bijvoorbeeld laadpleinen).

Oplevering:

medio oktober.

8. Eisen & richtlijnen voor private laadinfrastructuur (actiehouder: NKL)

Beschrijving:

In het private domein bestaan nog geen uniforme eisen of richtlijnen voor de laadinfrastructuur, zoals die voor laadinfrastructuur in de openbare ruimte zijn ontwikkeld. Hierdoor worden in sommige gevallen onnodige investeringen gedaan en koppelkansen gemist op het gebied van interoperabiliteit, slimladen en cybersecurity. NKL en ElaadNL willen dit onderzoeken en uitvoeren in samenwerking met de werkgroep, RVO, marktpartijen (leveranciers van laadpunten) en installateurs. Daarnaast kan worden gekeken op welke manier de NAL-regio's en gemeenten de uitrol van private laadinfra kunnen versnellen en of er kansen bestaan om deze laadinfrastructuur in bepaalde gevallen beschikbaar te stellen voor publieke gebruikers.

Doel en scope:

De werkgroep wil daarom onderzoek doen naar de mogelijkheden voor uniforme eisen en richtlijnen voor laadinfrastructuur in het private domein. Daarnaast wil de werkgroep onderzoeken of deze eisen structureel kunnen worden geborgd en gehandhaafd en kan resulteren in een basisset voor privaat laden.

Oplevering:

begin 2022.

9. Versnellen ontwikkeling laadinfrastructuur bij VvE's (actiehouder: RVO)

Beschrijving:

Met de nieuwe notificatieregeling die in 2022 van kracht wordt kan een e-rijder onder bepaalde voorwaarden zonder instemming van de VvE een laadpunt laten aanleggen op de eigen parkeerplaats. Dit vraagt om een goede communicatie richting de VvE's en een aanpassing van het stappenplan en de juridische toolkit van de huidige VvE-brochure. De ministeries van BZK en I&W overwegen daarnaast om een eind 2021 subsidie beschikbaar te stellen aan VvE's voor een advies voor de aanleg van een laadpunt.

Doel en scope:

Gemeenten spelen een belangrijke rol in het informeren van VvE's over de brochure en subsidiemogelijkheden. Dat geldt ook wanneer er een uitbreiding komt voor parkeergarages bij corporaties of particuliere verhuurders. De werkgroep zal deze communicatie door gemeenten stimuleren. Daarnaast kan de werkgroep overzicht houden op de ontwikkelingen en belemmeringen in de verschillende NAL-regio's en monitoren of de brochure, adviezen en aangepaste regelgeving gezamenlijk het gewenste effect hebben op de versneling van het proces en toename van het aantal laadpunten.

Oplevering:

n.t.b. De VvE-brochure en subsidie voor het opstellen van een plan zijn opgeleverd.⁵ Aan de communicatie door gemeenten en monitoring van de voortgang wordt nader invulling gegeven.

1. Basisset DC-laadinfrastructuur (actiehouders: NKL)**Beschrijving:**

Naast reguliere AC-laadinfrastructuur gaat DC-laadinfrastructuur een belangrijke rol spelen. Met DC-laadinfrastructuur kan met hogere vermogens geladen worden, waardoor laadtijden kunnen worden verkort. Door een verbeterde businesscase van commerciële elektrische voertuigen kunnen bedrijven hun vloot makkelijker elektrificeren. Het merendeel van de sneladers zal op privaat terrein geplaatst worden.

Doel en scope:

Op basis van de eerdere onderzoeken en concessies wordt een eerste versie van de Basisset DC Laadinfrastructuur opgesteld. Binnen de scope van het project vallen alle typen laadinfrastructuur (zowel (semi-)publiek als privaat) en is gericht op personenvervoer en logistiek vervoer.

Oplevering:

Het project is gestart en heeft een verwachte doorlooptijd van project 3 tot 4 maanden. November 2021 is de verwachte oplevering.

2.3 Overplaatsing openstaande acties

Van een aantal acties heeft de werkgroep geconcludeerd dat zij voor verdere uitwerking en uitvoering beter elders kunnen worden opgepakt. De overplaatsing van onderstaande acties wordt door de werkgroep met de stuurgroep afgestemd:

Opgepakt als onderdeel van bestuursakkoord Zero Emissie Bussen:

- Om te zorgen dat iedere elektrische bus bij elk willekeurig laadpunt voor het openbaar vervoer kan snel laden zijn er eisen aan de standaardisatie van de technische uitvoering van de laadaansluiting en aan toegepaste communicatieprotocollen. Daarom moet in aanbestedingen worden voorgeschreven dat deze snellaadinfrastructuur voor elektrische bussen interoperabel is (RVO 2);
- De OV-autoriteiten, gemeente en netbeheerder inventariseren voorafgaand aan de aanbesteding mogelijke laadlocaties. Partijen spannen zich in om gezamenlijk een realistische implementatietermijn voor het zero emissie busvervoer af te spreken (RVO 14).

Onderstaande acties worden gedekt met het opstellen van de basisset DC-laadinfrastructuur (2.2.10). De NAL-werkgroep Logistiek is betrokken om DC-eisen specifiek voor logistiek mee te nemen:

- Het ontwikkelen van een landelijke richtlijn voor laadinfrastructuur voor elektrische bussen en zwaar elektrisch vervoer om standaardisatie en interoperabiliteit af te dwingen (RVO 01);
- Richtlijn zwaar vervoer om standaardisatie en interoperabiliteit voor bussen, touringcars en zwaar vervoer te realiseren (RVO 18);



3. Organisatie werkgroep

De werkgroep Versnellen Proces (hierna de werkgroep) bestaat uit twee onderdelen: de werkgroep en de kerngroep. Beiden hebben hun eigen taken en verantwoordelijkheden. We lichten dit hieronder kort toe.

Brede werkgroep

De aanpak voor het versnellen van het proces wordt begeleid vanuit de brede werkgroep. De brede werkgroep bevat vertegenwoordigers van laadpaalexploitanten, laaddienstverleners, netbeheerders, gebruikers, overheden en andere belanghebbenden.

Deelnemers: open voor belanghebbenden

Vergaderritme: 4 x per jaar

- Taken:**
- Meedenken over acties en producten van actiehouders
 - Voorstellen voor aanvullingen op NAL-afspraken
 - Advies aan kerngroep en NAL-stuurgroep

Kerngroep

De kerngroep bestaat uit partijen die actiehouder zijn van een of meerdere acties uit hoofdstuk 1 van de NAL. In de overleggen van de kerngroep stemmen de actiehouders hun werk af en worden de klankbordgroepen voorbereid. De kerngroep wordt samengesteld uit vertegenwoordigers van de voornaamste actiehouders uit hoofdstuk 1 van de NAL. De werkgroep kan een externe partij inhuren ten behoeve van de ondersteuning van de werkgroep of het uitvoeren van (deel)taken. In dat geval maken de leden afspraken over bekostiging.

Deelnemers: Rijksoverheid, Regio's, IPO, VNG, EaadNL en NKL

Vergaderritme: Maandelijks

- Taken:**
- Afstemmen activiteiten en producten
 - Toetsen acties en producten op onderlinge aansluiting en aansluiting met andere werkgroepen
 - Volgen voortgang en uitwerking PvA werkgroep
 - Voorbereiden bijeenkomsten klankbordgroep

Voorzitterschap en secretariaat

De werkgroep en het voorbereidingsoverleg worden voorgezeten namens het IPO door MRA-E. MRA-E verzorgt bovendien het secretariaat van het overleg, inclusief de verslaglegging. De werkgroep en/of het voorbereidingsoverleg kunnen constateren dat een nieuwe of bestaande activiteit externe inhuur vraagt.

Overleg NAL-stuurgroep

De activiteiten voor versnelling van het proces ondersteunen of werken in op de activiteiten van de andere NAL werkgroepen, de NAL-regio's en de landelijke NAL activiteiten. Door te communiceren met en te rapporteren aan de NAL-stuurgroep, wordt de onderlinge aansluiting van de verschillende werkgroepen geborgd.

De werkgroep adviseert de NAL-stuurgroep. Producten worden geagendeerd in de NAL-stuurgroep. De voorzitter van de werkgroep heeft namens de werkgroep overleg met vertegenwoordigers van de NAL-stuurgroep. In het overleg wordt de voortgang in de werkgroep besproken en wordt de afstemming met andere werkgroepen en landelijke NAL-acties verzorgd. Het vergaderritme volgt dat van de werkgroep (elk kwartaal) en zal waarschijnlijk enkele weken op het overleg van de stuurgroep volgen. De uitkomsten van de NAL-stuurgroep worden door MRA-E actief gedeeld met de werkgroep.

Bijsturen

De ontwikkelingen in het elektrisch vervoer gaan snel en nieuwe inzichten kunnen tot een andere gewenste invulling van de NAL-afspraken leiden. Als dit zich voordoet, wordt binnen de voorbereidingsgroep en de werkgroep een alternatieve invulling of aanvulling besproken. Als de voorbereidingsgroep en de werkgroep vaststellen dat de alternatieve invulling van de NAL-afspraken afwijkt, wordt zo'n voorstel in het overleg met de NAL-stuurgroep ter instemming voorgelegd. Aanvullende werkzaamheden gaan niet ter instemming naar de NAL-stuurgroep, maar moeten wel bijdragen aan de beoogde doelen vanuit de NAL.

Bijlage 1. Afspraken NAL hoofdstuk 1

#RVO	Verwijzing NAL	Activiteit	Thema	Actiehouder	Planning
1	-	Landelijke richtlijn elektrische bussen en zwaar elektrisch vervoer	Plaatsingsbeleid	Regio (provincie)	Overplaatsen
2	-	Voorschrijven interoperabele snellaadinfra elektrische bussen	Plaatsingsbeleid	Regio (provincie)	Overplaatsen
3	a	Faciliteren en versnellen van samenwerking in bestaande regio's	Visie en beleid	I&W	Afgerond
4	b	Visie laadinfrastructuur (publiek, privaat, regulier en snel)	Visie en beleid	Regio (gemeenten)	Afgerond
5	c	Bezien instrumenten omgevingswet aangaande aanbod en snelheid plaatsen laadpunten	Visie en beleid	I&W (BZK)	2021
6	c	Borgen laadinfrastructuur in de RES, omgevingsvisie en omgevingsplan	Visie en beleid	Regio (gemeenten)	2020
7	d	Verbinden NAL met wijkaanpak	Visie en beleid	Regio (gemeenten)	Ntb
8	e	Opstellen plaatsingsbeleid incl. uitrolplanning	Plaatsingsbeleid	Regio (gemeenten)	2020
9	e	Plaatsingsbeleid elke 2 jaar actualiseren	Plaatsingsbeleid	Regio (gemeenten)	Elke twee jaar
10	f	Ophalen uitrolplannen snelladers bij marktpartijen en aanbevelingen uitrolkalender netverzwaring	Plaatsingsbeleid	ElaadNL	Ntb
11	f	Ophalen uitrolplannen overige laadinfra bij marktpartijen en aanbevelingen uitrolkalender netverzwaring	Plaatsingsbeleid	ElaadNL	Ntb
12	f	Jaarlijkse update van uitrolkalender netverzwaring	Plaatsingsbeleid	ElaadNL	Jaarlijks
13	g	Aanwijzen locaties snellaadpunten (binnenstedelijk + provinciale wegen) en opnemen in laadinfrabeleid	Plaatsingsbeleid	Regio (gemeenten)	
14	h	Inventariseren mogelijk laadlocaties OV en realistische implementatietermijn zero-emissie busvervoer	Plaatsingsbeleid	Regio (OV autoriteiten)	Overplaatsen
15	i-a	Handreiking visie en beleid op het gebied van EV-laadinfrastructuur	Handreikingen	NKL	Afgerond
16	i-b	Handreiking gemeentelijk plaatsingsbeleid	Handreikingen	NKL	Afgerond
17	i-c	Handreiking strategische verkeersbesluiten	Handreikingen	NKL	Afgerond
18	i-d	Richtlijn laadinfrastructuur voor bussen, touringcars en zwaar vervoer (t.b.v. standaardisatie en interoperabiliteit)	Handreikingen	NKL	Overplaatsen

19	i-e	Richtlijnen t.a.v. laadpleinen, multifunctionele objecten en private aansluitingen	Handreikingen	NKL	Afgerond
20	j	Rijk kijkt hoe uitrol laadpunten in nieuwe en bestaande gebouwen kan worden vergemakkelijkt	Private palen	I&W	Afgerond
21	k	Mogelijkheid opnemen in NEF voor VVE's om de aanleg van laadinfra te financieren	Private palen	I&W	Afgerond
22	l	Afspraken maken met bedrijven over minimum aantal laadpunten bij bedrijven die buiten EPBD vallen	Private palen	Regio (gemeenten)	Afgerond
23	l	Afspraken om bedrijventerreinen open te stellen voor de uitrol en exploitatie van (snel)laadinfrastructuur	Private palen	Regio (gemeenten)	Wordt opgepakt door MRA-E
24	m	Faciliteren van voldoende (snel)laadpunten op verzorgingsplaatsen + Opstellen visie snellaadinfra na 2024	Verzorgingsplaatsen	RWS	Eind 2021 uitvoeringsagenda. Oplevering 2023
25	n	Overzicht aanvraagbeleid publieke laadpunten en richtlijnen semipublieke en private laadpunten	Aanvraag- en realisatieproces	NKL	Afgerond
26	o	Ontwikkelen neutrale tool voor begeleiding van het proces van aanvraag en realisatie laadpaal	Aanvraag- en realisatieproces	NKL	Afgerond
27	p	Onderzoek naar gegronde basis voor aanpassen wettelijk kader waarin termijnen van realisatie en aansluiting staan genoemd	Aanvraag- en realisatieproces	I&W (EZK)	Eind 2021
28	q	Afspraken maken met aannemers en exploitanten voor het efficiënt aansluiten van laadinfra, waar mogelijk koppelen aan uitrolkalender	Aanvraag- en realisatieproces	ElaadNL	Eind 2021
29	r	Capaciteitsplanning opstellen	Aanvraag- en realisatieproces	Regio (gemeenten)	Ntb
30	s	Onderzoek naar geschikt financieel instrumentarium na 2020	Marktontwikkeling	I&W (EZK)	Afgerond
31	t	Onderzoek naar huidige en benodigde bebording ter handhaving laadpaalkleving	Regelgeving	I&W	Eind 2021
32	u	Comptabiliteit tests over laadgedrag van een EV, onafhankelijk van laadpaalleveranciers	Regelgeving	ElaadNL	Afgerond
33	u	Proces organiseren om onafhankelijk te kunnen beoordelen als geschillen zich voordoen	Regelgeving	ElaadNL	Afgerond
34	v	Afstemmen opleidingen met andere klimaattafels, zodat opleidingen voor laadinfrastructuur zijn geborgd	Voorlichting en opleiding	ElaadNL	Ntb
35	v	Een branche brede opleiding wordt ontwikkeld voor verkopers met hierin ook kennis over laadinfrastructuur	Voorlichting en opleiding	RAI	Ntb

Bijlage 2. Leden werkgroep

• Leden kerngroep NAL-werkgroep 1

Organisatie	Contactpersonen
ElaadNL	Rob Cillessen en Marieke Segaar
Ministerie I&W	Joris van der Ahé
NKL	Robbie Blok en Roland Ferwerda
RVO	Suzan Reitsma en Pieter van Kerkhof
Regio G4	Aart Meijles
Regio Zuid	Jo Deckers
Regio Oost	Suzanne Riezebos
Regio Zuidwest	Remi van Riet
Regio Noord	Joop Andela en Sipke Boorsma
Regio Noordwest	Maarten Linnenkamp en Marijn Popma

• Leden kerngroep NAL-werkgroep 1

Organisatie	Contactpersonen
Allego	Arne Richters
Allego	Fred van der Heijden
DOET	Michel van Lindert
Evbox	Koen Noyens
Evbox	Maxime van Gelder
EVrijders	Maarten van Biezen
EVrijders	Marina van Helvoort
Fastned	Hugo van Halder
Gemeente Rotterdam	Lutske Lindeman
Ministerie van I&W	Bastijn van Ravenshorst
NVDE	Govert Vermeer
Omnibuzz	Mark Renne
Total/Pitpoint	Hans Herngreen
Total/Pitpoint	Sjoerd Helmer
Total/Pitpoint	Wouter van der Horst
Vattenfall	Demelza Dreise
Vattenfall	Annemijn Vos
Vlaamse Overheid	Simon Ruyters
VNPI	Marnix Koopmans
Provincie Zuid-Holland	Inge van Westbroek
BETA	Lisanne Henneveld
BETA	Wim van Gorsel