




# Tussenbalans Nationale Agenda Laadinfrastructuur



8-12-2020

Bert Klerk  
Voorzitter Stuurgroep NAL



# Aanleiding

De uitwerking van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is ruim een jaar onderweg:

- 6 samenwerkingsovereenkomsten tussen Rijk, regio's en netbeheerders zijn gesloten;
- de regionale projectorganisaties staan in de steigers;
- van onderhandeling gaan we naar het organiseren van uitvoeringskracht;
- de inhoudelijke werkgroepen zijn op stoom.

Daarom is het nu een goed moment om de temperatuur van het badwater op te nemen. In deze reflectie volgen een aantal constatering en aanbevelingen voor versnelling en verbetering van uitvoeringskracht.



# Noot vooraf

- Laadinfrastructuur is:
  - gebaat bij consistent integraal beleid voor elektrisch vervoer over de modaliteiten heen en in samenhang met de opgave voor laadinfrastructuur voor deze modaliteiten;
  - gebaat bij enerzijds centrale regie die regio–overstijgend is en anderzijds een intensieve wisselwerking tussen rijk, regio en gemeente bij wat decentraal kan;
  - onlosmakelijk verbonden met verduurzaming van (stads)logistiek;
  - gebaat bij innovatie en inbedding in het topsectorenbeleid;
  - een belangrijk onderdeel van de (regionale) energietransitie dat vraagt om directe betrokkenheid van niet alleen het ministerie van IenW maar ook van EZK.

De uitrol van laadinfrastructuur hangt nauw samen met de opgave voor mobiliteit binnen de regionale energiestrategieën (RES). Er liggen koppelkansen tussen laadinfrastructuur en opwekking en gebruik van duurzame energie. Dit vergt aandacht omdat dit nog nauwelijks gebeurt.

Gemiddelde toename aantal laadpunten per maand	Publiek	Semipubliek	Snel	Totaal
2015 t/m 2019	308	192	18	518
2019 tot start NAL	483	366	32	881
sinds start NAL (tot 31-10-2020)	880	491	40	1.411



Nationaal Programma  
**RES** Regionale  
Energie  
Strategie



 Nationale  
Agenda  
Laadinfrastructuur

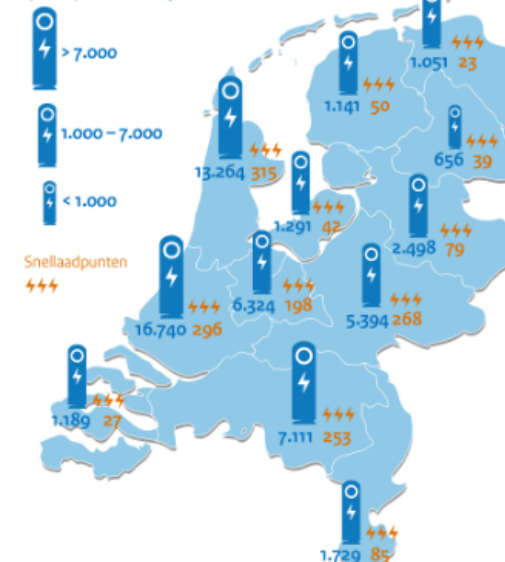
# Indrukken Regionale Aanpak

- De zes regionale plannen zijn grotendeels klaar en kiezen elk voor verschillende instrumenten om gemeenten te benaderen.
- Het centraal opgelegde governance model en de voorgestelde verdeling van het budget en de verantwoordingsystematiek hebben tot vertraging in de opstartfase geleid.
- De per regio verschillende bestuurlijke ordening van portefeuilles en de stapeling van uitvoeringsovereenkomsten in het kader van het Klimaatakkoord bij de regio's compliceren de uitvoeringskracht. De verschillen uiten zich met name in de splitsing van de onderwerpen mobiliteit, laadinfrastructuur en energietransitie.
- De uitvoering van de afspraken is gebaat bij het benutten van de kanalen van de koepelorganisaties IPO en VNG. Op dit moment is dit een aandachtspunt: de aanwezigheid van publieke kennis over het onderwerp binnen IPO en VNG is nog ontoereikend en het onderwerp kan steviger geborgd worden in beide organisaties.
- Er is nog steeds een aantal gemeenten dat geen beleid rond laadinfrastructuur heeft.



Aantallen laadpunten

(Semi-) Publieke laadpunten



(Semi-) Publieke laadpunten

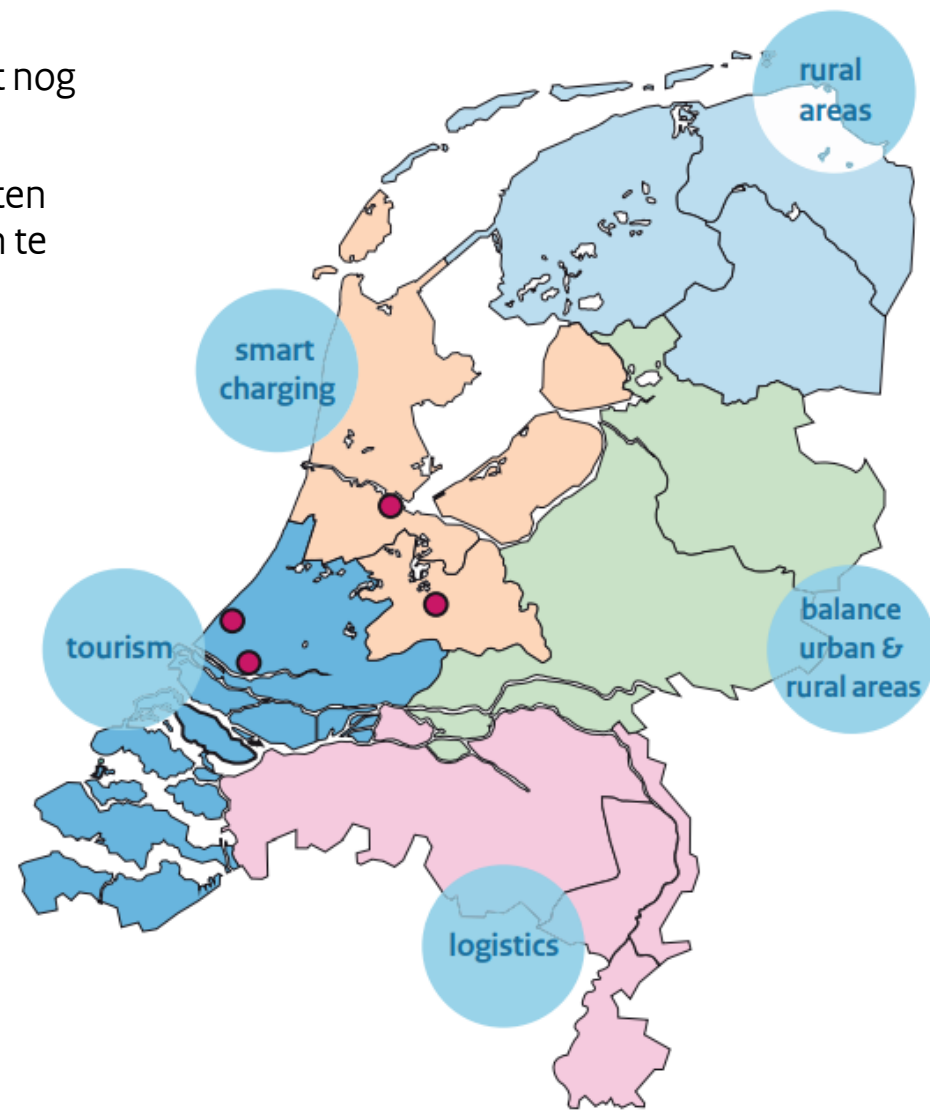


Snellaadpunten

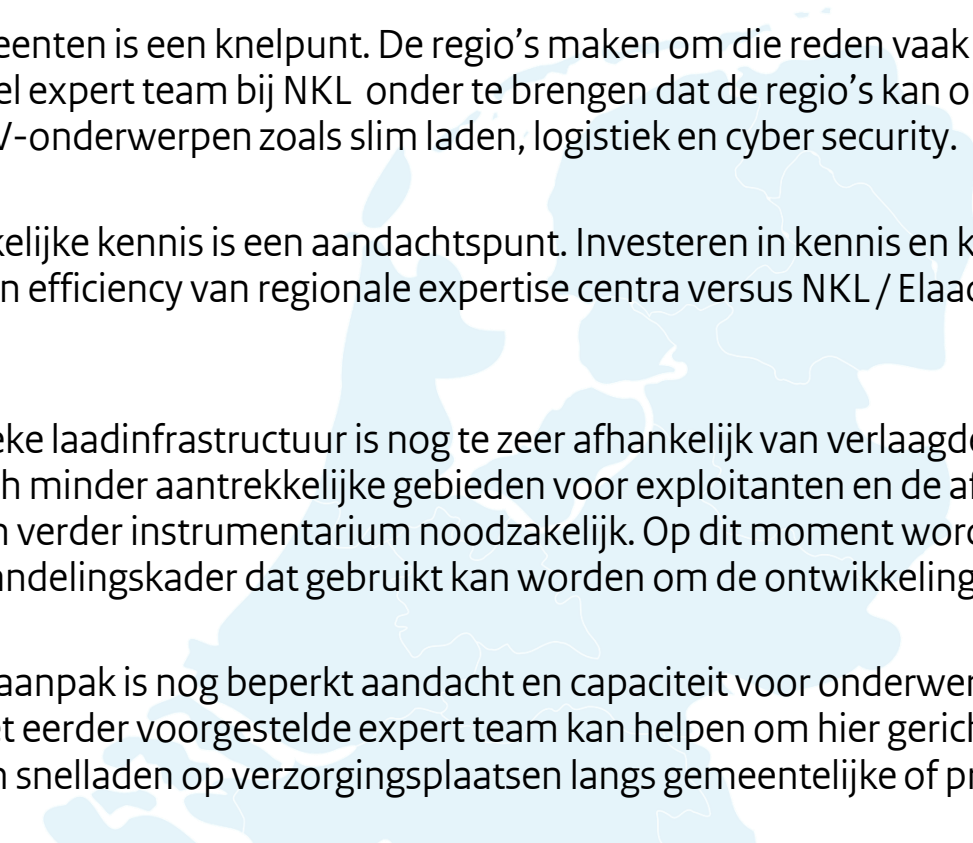






# Maatwerk per regio

- Er ontstaat geleidelijk meer samenwerking tussen en over de regio's heen, maar dat vergt nog wel centrale interventies;
- Actieve betrokkenheid van de regionale netbeheerders met het instrument van plankaarten per gemeente / regio ondersteunt de samenwerking en helpt om versnelling en focus aan te brengen;
- Maatwerk per regio en thema:
  - laadconsulenten die proactief gemeenten opzoeken,
  - expertiseloket waarin ook de netbeheerder deelneemt,
  - projectbureau met een helpdesk voor gemeenten.
- Een aantal overkoepelende thema's zijn relevant voor verschillende regio's en vragen om centrale regie:
  - laden in ruraal gebied
  - omgaan met toeristische locaties
  - goederencorridors voor de logistiek



# Aanbevelingen om regionaal verder te versnellen

- 
-  Capaciteit bij regio's en gemeenten is een knelpunt. De regio's maken om die reden vaak gebruik van ingehuurd kennis. Voorgesteld wordt om een multifunctioneel expert team bij NKL onder te brengen dat de regio's kan ondersteunen. Het gaat hierbij om experts met gespecialiseerde kennis van EV-onderwerpen zoals slim laden, logistiek en cyber security.
  -  Borging van publiek toegankelijke kennis is een aandachtspunt. Investeren in kennis en kennisinstellingen zoals NKL en ElaadNL is noodzakelijk. De effectiviteit en efficiency van regionale expertise centra versus NKL / ElaadNL zal in de komende periode intensief gemonitord worden.
  -  De business case voor publieke laadinfrastructuur is nog te zeer afhankelijk van verlaagde energielasting en ODE-tarief. Gezien de verwachte uitrol in economisch minder aantrekkelijke gebieden voor exploitanten en de afname van de bezetting per laadpunt op korte termijn, is het ontwikkelen van verder instrumentarium noodzakelijk. Op dit moment wordt hier extern onderzoek naar gedaan. Het onderzoek resulteert in een handelingskader dat gebruikt kan worden om de ontwikkeling van verder instrumentarium vorm te geven.
  -  In de regionale plannen van aanpak is nog beperkt aandacht en capaciteit voor onderwerpen als logistiek en de aanhaking bij de inhoudelijke werkgroepen. Het eerder voorgestelde expert team kan helpen om hier gericht stappen in te zetten. Daarnaast zijn onderwerpen als slim laden en snelladen op verzorgingsplaatsen langs gemeentelijke of provinciale wegen onderwerpen die verdere verdieping vragen.

# Werkgroepen



Voor een integraal beeld en draagvlak voor de uitvoering van de afspraken uit de NAL, is het van belang dat de samenwerking wordt geïntensiveerd tussen verschillende (publieke en private) partijen. Hiertoe zijn vijf thematische werkgroepen opgericht waaraan zowel private als publieke belanghebbenden deelnemen. Elke werkgroep heeft een opdrachtomschrijving geformuleerd met aandacht voor te leveren producten en een planning.

## Aandachtspunten

1. Veel voortgang binnen de afzonderlijke werkgroepen, maar bij alle werkgroepen speelt de aansluiting tussen de werkgroep-onderwerpen, die veelal vanuit een specifieke deskundigheid worden uitgewerkt en de relatie met de NAL-regio's en omgekeerd. In de regio is onvoldoende capaciteit en deskundigheid, waardoor de interactie tussen regio en centrale thema's achterblijft en daaraan gekoppeld ook de borging van de kennis. Dat pleit voor een expert team dat centraal wordt aangestuurd, maar ter beschikking staat van de regio's.
2. Bij de inrichting van het governance model is gezocht naar een goed evenwicht tussen centraal aangestuurde thema's en decentrale uitvoering. Dat levert bij sommige onderwerpen spanning op, zoals bij de formulering van de technische specificaties (slim laden en veiligheid / cyber security) voor aanbestedingen versus de snelheid van uitrol. Extra eisen kunnen leiden tot een minder snelle uitrol, maar kunnen later leiden tot kostenbesparingen en een bijdrage aan de gehele energietransitie.
3. Dat speelt ook bij de keuze voor een marktmodel. Er is een zekere neiging voor gemeenten om te kiezen voor het vergunningenmodel (van je af organiseren), maar dit introduceert o.m. het risico dat de dekking niet evenredig gespreid wordt en zo dreigt een monopolie positie te ontstaan voor de charge point operators (bijv. met slim laden). De NAL zet maximaal in om zoveel mogelijk gemeenten aan te haken bij de NAL-regio's. Het onderwerp speelt ook een rol bij verankering in de omgevingswet. Dit vraagt wel om strak monitoren hoe de markt zich ontwikkelt.

# Versnellen proces



De werkgroep Versnellen Proces zit met haar opdracht in het hart van de NAL: er voor zorgen dat er op tijd voldoende laadinfrastructuur is gerealiseerd voor de verschillende modaliteiten. Het gaat hierbij om (semi)publiek, snel- en privaat laden. Voor alle drie is een verschillende aanpak nodig. De werkgroep streeft er naar om praktische handvatten aan te reiken aan de NAL-samenwerkingsregio's om de uitrol te versnellen. Zo realiseert het NKL handreikingen en basissets met afspraken die gemeenten helpen om de plaatsingsprocessen te versnellen. Er worden formats opgesteld ter ondersteuning voor gemeenten om een beleidsvisie laadinfrastructuur op te stellen. Tegelijkertijd legt de werkgroep Versnellen Proces een verbinding met de thematische werkgroepen in de NAL om ook daar praktische ondersteuning en handvatten in de regio te organiseren.

- Opschalingsinstrumenten zoals slimme laadpleinen werken goed voor het versnellen van de uitrol door de uitstraling en het leereffect die dit teweegbrengen.
- Leidraden en afspraken die nationaal worden vastgelegd versnellen het automatiseren en optimaliseren van het proces van de plaatsing van laadinfrastructuur.
- Er is spanning tussen enerzijds het stellen van simpele eisen aan laadinfrastructuur om zo snel mogelijk te kunnen uitrollen en anderzijds om gelijk alle technische eisen mee te nemen zodat de laadpalen ook in de toekomst op alle ontwikkelingen zijn voorbereid (zoals cyber security).
- De relatie met de energietransitie en gebouwde omgeving is cruciaal voor de verdere uitrol. De rol van ministerie van Economische Zaken en Klimaat hierbij is evident.





# Uitdagingen werkgroep versnellen proces



- In deze werkgroep komen de geschetste uitdagingen bij de uitrol van de NAL samen: is er voldoende kennis, urgentie en capaciteit bij de MIRT-regio's en de inliggende gemeenten; kan er voldoende uitvoeringskracht in gemeenten worden georganiseerd; zijn we scherp genoeg op de effectiviteit en efficiency van de besluitvormingsprocessen bij de gemeenten. Of anders, worden de gemeenten voldoende geholpen bij hun uitdagingen.
- Daarnaast speelt ook de aansluiting op de RES en zijn de doorlooptijden en de capaciteit bij de netbeheerders terugkerende onderwerpen.

Samengevat is de uitdaging tweeledig: gelet op de geformuleerde ambities moeten we focus houden door het prioriteren van relevante acties en voor het draagvlak is het van belang dat alle stakeholders, inclusief marktpartijen daadwerkelijk worden betrokken.

## Aanbevelingen om het proces verder te versnellen

-  Het is van belang om in een bestuurlijk overleg met gedeputeerden van de NAL-regio's en de desbetreffende wethouder van de G4 de vraagstelling en prioriteiten te toetsen en te kijken waar aanvullende ondersteuning gewenst is.
-  Daarbij kan gedacht worden aan het organiseren van een expertgroep die op specifieke onderwerpen ondersteuning kan verlenen. Die expertgroep kan aan het NKL worden opgehangen. Als onderdeel hiervan kan een aantal eisen in de enkele NAL-regio's specifiek worden geïmplementeerd, zoals cyber security, om later uit te rollen in alle regio's.
-  Verder kan op basis van het ROB-rapport over de additionele opgave in het kader van het Klimaatakkoord besproken worden waar op vooral gemeentelijk niveau extra ruimte nodig is. Het lijkt verstandig met IPO en VNG separaat bestuurlijk overleg te voeren.

# Logistiek








De werkgroep richt zich op drie onderwerpen: stadsdistributie, binnenvaart en zwaar transport. Daarmee speelt deze werkgroep een essentiële rol op een heel breed terrein voor de verduurzaming van de logistiek. Centraal staat inzicht in de laadbehoefte en het laadgedrag van de logistieke sector. De geboekte voortgang is vooral zichtbaar in een Roadmap met actieagenda, die alle stappen in kaart brengt die nodig zijn voor voldoende laadinfrastructuur gerelateerd aan de geformuleerde (logistieke) doelstellingen. Ook heeft NKL een handreiking voor het laden van elektrische voertuigen in de logistieke sector gepubliceerd.

## Aandachtspunten

- In de regionale plannen van aanpak heeft logistiek vaak een lagere prioriteit en lijkt de urgentie minder. De plannen richten zich in dit stadium vooral op de uitrol van laadinfrastructuur voor personenauto's, ook al loopt dat deels parallel met bestelbusjes.
- De koppeling met zero emissie (ZE) stadslogistiek wordt nog onvoldoende gelegd. Er is sprake van een veelheid aan initiatieven, maar het gebrek aan samenhang en regie leidt tot veel versnippering.
- De karakteristieken van de logistieke markt zijn heel verschillend: veel uiteenlopende product/markt combinaties met vaak private partners met dus ook veel uiteenlopende initiatieven met onvoldoende synergie, weinig regie en verspreide kennisopbouw.
- De relevante topsectoren hebben voorstellen gedaan voor een cross-over initiatief voor innovatie bij de zware vracht. Dit richt zich vooral op innovatieprojecten die ook nodig zijn om integraal op te pakken, maar dit leidt niet direct tot opschaling van de uitrol van logistieke laadinfrastructuur en een structurele inbedding van mobiliteit (en dus logistiek) in het topsectorenbeleid. Een structurele versterking van de positie van mobiliteit in het topsectorenbeleid verdient aanbeveling.

# Aanbevelingen logistiek



-  Versnelling kan hier vooral gerealiseerd worden naar analogie van de slimme laadpleinen die voor personenauto's worden uitgevoerd. Dus snelle laadpleinen over de modaliteiten van vracht en elektrische bussen heen, waar de kennisvragen aan gekoppeld worden.
-  Aansluiten bij lopende initiatieven die bijvoorbeeld aanvullend kunnen worden uitgevraagd en actieve betrokkenheid van NKL en ElaadNL, zoals ook plaatsvindt bij de slimme laadpleinen voor personenauto's. Een voorbeeld is het initiatief van de A16-corridor.
-  Het organiseren van verdieping op specifiekere onderwerpen zoals laadinfrastructuur voor openbaar vervoer en mobiele werktuigen. Ook het meenemen van aanvullende eisen rondom slim laden, veiligheid en open protocollen is hier van belang.
-  In de uitvoeringsagenda voor stadslogistiek aandacht besteden aan de opgave voor laadinfrastructuur in en rondom steden en emissievrije zones.
-  Voor de versnelling van de verduurzaming van mobiliteit is het nodig de coördinatie van het topsectorenbeleid op dit onderwerp structureel te versterken.



# Open protocollen en markten

Het karakter van deze werkgroep verschilt wat van de overige werkgroepen, maar de werkgroep is daarom niet minder belangrijk. Een van de uitgangspunten binnen de NAL is het streven naar het gebruik van neutrale en open protocollen in de gehele waardeketen van het laden van EV's. Standaarden en protocollen met een open karakter bieden aan marktpartijen economisch gezien de meeste kansen en leiden uiteindelijk tot lagere prijzen en een grotere diversiteit aan innovaties en oplossingen.

De werkgroep kijkt daarom zowel naar het nationale speelveld als ook naar internationale en Europese ontwikkelingen.

## Nationaal

- Versnellen van de uitrol en het versterken van de business case hebben baat bij standaardisatie en eenduidigheid van de markt waar mogelijk.
- Zo stevig mogelijke borging van best practices, waarbij de overheid optreedt als regelgever en handhaver en waarbinnen de markt opereert.
- Actief en in samenhang organiseren van innovaties, waarbij de overheid kan stimuleren en regisseren (zoals proeftuinen).

De werkgroep heeft een strategisch karakter om kaders te formuleren voor een open markt van laadinfrastructuur. Onderwerpen die daarbij aan de orde komen, zijn een analyse of de huidige governance wel toekomstbestendig is om aan de ene kant handhaving en zelfregulering te garanderen en anderzijds of de innovaties in voldoende samenhang worden georganiseerd. Regie op innovatie en onderzoek is vaak versnipperd en het organiseren van samenhang over de relevante topsectoren heen is lastig, zoals bij slimme laadpleinen voor zwaar vervoer .

# Prijstransparantie

Ook prijstransparantie is een onderwerp dat vanuit deze werkgroep onder leiding van NKL is onderzocht en dat geleid heeft tot een eenduidige definitie. Daarnaast wordt gewerkt aan een inhoudelijk overzicht van de nieuwe verdienmodellen en andere innovatieve elementen en hoe deze passen in de open markt die ons land nastreeft. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen implementatie van best practices en een innovatieve omgeving waarin we oefenen en leren en dit internationaal uitdragen.

Het NKL werkt aan de implementatie van de aanbevelingen van het onderzoek:

- 🗣️ gezamenlijk, openbaar en breed omarmen van de definitie van prijstransparantie;
- 🗣️ instellen van een klachtenloket; momenteel zijn er nog weinig formele klachten bekend;
- 🗣️ initiëren van een nulmeting/benchmark om zo ook een kwantitatieve start te organiseren.

Voorafgaand

## Aanduiding

De prijs is vooraf altijd duidelijk. Deze is **eenvoudig, correct** en makkelijk **vindbaar**.

- Voor ad-hoc laden **fysiek** op de paal (door laadpaalexploitant)
- Voor laden via abonnement **digitaal** beschikbaar (door laaddienstverlener)

## Prijs

De belangrijkste prijscomponenten zijn **zichtbaar** en **duidelijk** (incl. btw):

- Prijs per kWh (incl. belastingen)
- Onvermijdbare variabele kosten (bijv. tarief per tijdseenheid)
- Onvermijdbare vaste kosten (bijv. starttarief)

## Kosten

**Direct** na afloop duidelijk:

- Inzicht in afgenomen hoeveelheid kWh
- **Totale kosten** laadsessie, uitgesplitst naar verschillende componenten en tarieven.

Er zijn geen onverwachte bijkomende kosten.

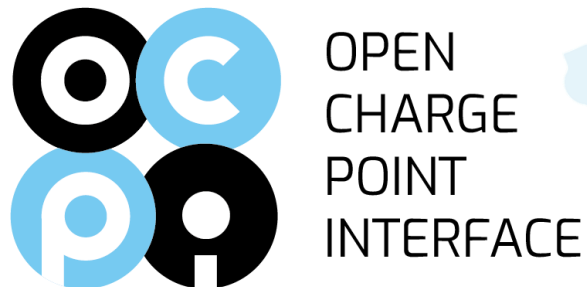
Na afloop

# Internationale context

Nederland is gebaat bij een open markt model, maar is zeer afhankelijk van goede samenwerking met andere spelers in Europa. Om te vermijden dat de grote spelers en de Europese marktinzichting Nederland te veel beïnvloeden, is een proactieve positionering zeer belangrijk.

Het uitdragen van het Nederlandse marktmodel in internationale gremia vraagt om niet aflatende inzet, meerjarige samenwerking met andere landen en het voortdurend expliciet benoemen van de open markt elementen en die ook in internationale verdragen verankeren. Dat vraagt om expliciete ondersteuning van internationale samenwerkingsverbanden op thema's waar Nederland een duidelijke positionering heeft, zoals prijstransparantie, interoperabiliteit, ISO15118, maar ook nieuwe innovaties die het open markt model helpen, waarbij Nederland leidend is in kennis en visie en dat ook vooral moet blijven. Hiertoe wordt momenteel een position paper opgesteld dat in Q1 2020 gepubliceerd wordt.

Samenvattend gaat het hier dus vooral om de definitie van open markten en open protocollen, een overzicht van de EV-sector en aanpalende sectoren, en om een visie en ambitie vanuit Nederland internationaal uit te dragen. De werkgroep brengt met alle relevante stakeholders dit werkveld in kaart en definieert hiervoor acties.



# Smart charging



De afspraken rond smart charging zijn gericht op het inzetten van slim laden om te zorgen voor een stabiel elektriciteitssysteem waarin optimaal gebruik gemaakt kan worden van hernieuwbare energie en de voordelen daarvan voor EV-rijders. De werkgroep heeft zich in de eerste fase vooral ingezet om de randvoorwaarden in te vullen om te kunnen versnellen.

In de werkgroep is een (technische) specificering van Smart Charging ready opgesteld voor zowel laadpunten in de publieke ruimte als op privaat terrein. Laadpunten in de publieke ruimte zijn (nagenoeg) allemaal *Smart Charging ready*. De Smart Charging ready-specificatie draagt bij aan een verdere uniformering in aanbestedingen. Veel laadpunten op privaat terrein zijn echter nog niet smart charging ready, zo hebben deze bijvoorbeeld geen communicatiemogelijkheid.

ElaadNL heeft een smart charging gids opgesteld. De werkgroep publiceert in de komende periode drie rapporten: een over de technische vereisten voor slim laden; een met een aanzet voor een sturingsmodel en een met de geleerde lessen van de lopende initiatieven.







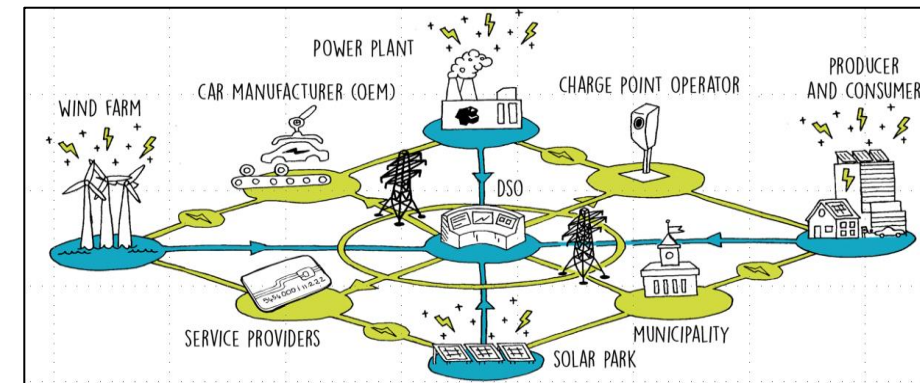
# Uitdagingen Smart charging



Grof gezegd is slim laden nu ver genoeg ontwikkeld om toegepast en opgeschaald te kunnen worden. Om dat proces te ondersteunen en te versnellen is op een aantal punten een extra inspanning nodig. Die is er vooral op gericht om te borgen dat alle nieuwe (private) laadpunten voorbereid zijn om slim te kunnen laden en marktpartijen ertoe bewegen dat deze ook zodanig gebruikt worden. Een daarop gerichte specificatie ondersteunt de uniformering in de aanbesteding. Een actieve rol en inhoudelijke bijdrage van de ministeries IenW en EZK is hierbij noodzakelijk.

Dit kan het beste plaatsvinden in een Nationaal Programma Opschaling Slim Laden met een initieel budget van €25 mln. per jaar voor de periode 2021-2024. Een dergelijk initiatief leent zich uitstekend voor de Europese Green Deal en het Groene Herstelpakket. Daarbij wordt ingezet op:

-  borgen van keuzevrijheid, interoperabiliteit en eenvoudig slim laden voor consumenten;
-  tijdelijk ondersteunen van ontwikkelkosten van slim laden voor laadindustrie ter verbetering van het economisch verdienmodel;
-  versterken van de integratie van duurzame opwek - en leveringszekerheid van het elektriciteitssysteem;
-  Overbruggen naar structurele macro-economische balans tussen maatschappelijke kosten en baten van slim laden (als aanvulling op een infrastructuur-/mobiliteitsfonds voor het financieren van een mogelijk onrendabele top van (semi)publieke laadinfrastructuur).





# Veiligheid en cyber security



De werkgroep veiligheid draagt bij aan het faciliteren van een veilig gebruik en het veilig laden van elektrische voertuigen in Nederland waardoor elektrisch vervoer wordt gestimuleerd. De opdracht is breder dan alleen de veiligheid van de laadinfrastructuur en de werkgroep kijkt naar het geheel van elektrisch rijden van zowel het voertuig als de laadinfrastructuur aan de hand van de volgende type werkzaamheden:

- identificeren van risico's op basis van onderzoek en ervaringen in de praktijk;
- inventariseren van bestaande of aankomende wet- en regelgeving en witte vlekken;
- opstellen van advies voor aanvullende maatregelen of aanpassing van bestaande normen en/of wet- en regelgeving;
- zorgen voor de ontwikkeling van noodzakelijke nieuwe kennis en het verspreiden van kennis bij verschillende doelgroepen.




In de afgelopen periode is samen met CE Delft en alle stakeholders gewerkt aan een update van de factsheet EV Veiligheid. Deze is op 16 november gepubliceerd. Een belangrijke constatering daarbij is overigens, dat veel van de risico's zoals die bestaan voor elektrische auto's ook voor conventionele auto's gelden. Daarnaast wordt geconstateerd dat er nog lacunes zijn in de wetenschappelijke kennis en dat die nu onderwerp van onderzoek zijn. Er wordt wat dat betreft gewerkt aan een landelijke database, waarin alle incidenten met elektrische voertuigen worden geregistreerd.

Veiligheid van EV's en laadinfrastructuur gaat niet alleen over brandveiligheid, maar ook over cyber security. De eisen die daarvoor gelden zijn inmiddels met alle stakeholders opgesteld. Onderzocht wordt wat de status van de bestaande laadinfrastructuur is en welke gevolgen digitale onveiligheid met zich meebrengt als de laadinfrastructuur groeit. In 2021 wil de taakgroep een advies uitbrengen over de manier waarop verankering van digitale veiligheid het beste geregeld kan worden en of daar wettelijke verankering voor nodig is.



# Aandachtspunten en aanbevelingen veiligheid



-  Laadinfrastructuur in parkeergarages en bij VvE's. Bij veel VvE's bestaat terughoudendheid om laadinfrastructuur aan te leggen als gevolg van de berichtgeving rondom de veiligheid van elektrische voertuigen in parkeergarages. Er wordt gewerkt (in opdracht van BZK) aan een integrale norm voor parkeergarages, maar dat gaat nog wel even duren en een nieuwe norm gaat alleen over nieuwe en ingrijpend gerenoveerde garages en niet over bestaande. Om gemeenten en VvE's verder te helpen is meer urgentie nodig. De werkgroep werkt samen met een aantal regio's en VvE Belang om een handreiking op te stellen over laadinfrastructuur, waarmee op korte termijn in een kennislacune kan worden voorzien.
-  Blustechnieken: er zijn te weinig blustechnieken beschikbaar voor de brandweer bij incidenten met elektrische auto's. Het Instituut Fysieke Veiligheid onderzoekt nu mogelijke alternatieven.
-  Capaciteitsknelpunt bij de aanleg van de laadinfrastructuur: ook op dit terrein is er een tekort aan integrale deskundigheid om partijen bij te staan met technisch, organisatorisch en juridisch advies. Dat klemt nu al bij VvE's, maar ook bij private partijen speelt dat en het gaat verder dan alleen de toepasbaarheid van wet- en regelgeving. De werkgroep wil onderzoeken op welke manier VvE's en eventueel andere doelgroepen ondersteund kunnen worden met het opstellen van een integraal laadinfrastructuur advies, waarvan veiligheid een onderdeel uitmaakt.

# Overzicht interventies huidige systematiek

De huidige systematiek leidt daadwerkelijk tot versnelling als voldaan wordt aan een aantal randvoorwaarden. Deze zijn:

1. de NAL gaat over alle modaliteiten en niet alleen over laden voor personenauto's, dus ook binnenvaart, LEV's en bouw materieel en alle soorten van laden;
2. er is een voortdurende onderliggende discussie over het toe te passen marktmodel en het effect dat dit heeft op de dekking van het laadnetwerk en de toegankelijkheid voor de elektrische rijder. Bijvoorbeeld in ruraal gebied. Het zou goed zijn hier stelling in te nemen;
3. onderzocht moet worden welke gemeenten wel meedoen met regionale aanbestedingen en welke gemeenten kiezen voor een eigen aanpak en wat daarvan de consequentie is voor de dekking van het laadnetwerk en het prijseffect voor de gebruiker;
4. actief inzetten op samenwerking over thema's heen, met name op energietransitie door de koppeling te maken met de RES, transitievisie warmte en andere aanpalende dossiers. Daarnaast is het integraal benaderen van het onderwerp logistiek essentieel;
5. voor een echte versnelling zal een oplossing gevonden moeten worden voor de capaciteitsproblematiek bij regio's en gemeenten;
6. communicatie is van essentieel belang. Dit geldt niet alleen voor de doelgroep van publieke en private stakeholders, maar vooral in de richting van de consument. Er leven nog steeds mythes rond elektrisch vervoer en laadinfrastructuur en die vragen om een generieke campagne, samen met partijen uit het Formule E-Team: waarom doen we het, wat levert het op, is het wel veilig etc. Het is nu toch nog teveel verbonden aan de koplopers. Transparant en eenduidig beleid vanuit de rijksoverheid is hierbij een voorwaarde.