

## **Toelichting herijking GO-RAL 2022**

Versie: Openbaar

### **Inleiding**

In 2020 is de Gelders-Overijsselse Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (GO-RAL) opgesteld. Hierin staat voor NAL-regio Oost beschreven hoe wij gemeenten gaan helpen bij de uitvoering van de NAL-afspraken en daarmee het behalen van de belangrijke doelstelling dat laadinfrastructuur geen drempel vormt voor de groei van het aantal elektrische voertuigen.

De afgelopen anderhalf jaar is gebleken dat de aanpak werkt en dat we gemeenten met succes ondersteunen met onder meer de inzet van de laadconsulenten, het centraal aanbieden van producten als formats en plankaarten en de organisatie van de nieuwe concessie waaraan op grote schaal wordt deelgenomen.

De GO-RAL is opgesteld voor de periode 2020 tot en met 2023. Om er zeker van te zijn dat deze aan blijft sluiten bij de praktijk actualiseren we de GO-RAL dit jaar. Dat is nodig omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur niet stil staan. Hierdoor moet de focus op sommige onderdelen soms vergroot worden en blijken andere activiteiten juist minder dringend.

We hebben ervoor gekozen de oorspronkelijke tekst van de GO-RAL niet aan te passen maar te werken met een 'oplegger'. Deze oplegger van de herijking GO-RAL bevat een overzicht van de belangrijkste actualisatie punten van de GO-RAL; De speerpunten en ambities voor 2022. Dit zijn de belangrijkste punten in hoofdstuk 3 van de GO-RAL waar we ons in 2022 op gaan richten.

Daarnaast staat in hoofdstuk 3 van de GO-RAL onder elke maatregel wat inmiddels gerealiseerd is en wat de actie is voor 2022.

Een belangrijke basis voor deze herijking is de voortgangsrapportage over 2021, welke als apart document wordt opgeleverd. Deze herijking bevat soms elementen daaruit maar voor details wordt altijd naar de voortgangsrapportage zelf verwezen.

### **Belangrijkste update overall**

- Ten aanzien van deadlines voor het opstellen van laadvisies en plaatsingsbeleid: deze zijn op zich niet veranderd (medio 2021). Nog niet alle gemeenten beschikken over een laadvisie en plaatsingsbeleid, dit blijkt ook uit de voortgangsrapportage. De beperkte capaciteit bij gemeenten is daarvoor een belangrijke oorzaak. Vanuit de GO-RAL blijven we inzetten op het ondersteunen van gemeenten om dit op korte termijn alsnog op te leveren. We zijn blij dat er ook zicht is op een meer structurele oplossing nu het Rijk heeft toegezegd om per 2023 middelen voor de uitvoeringcapaciteit ter beschikking te stellen.
- Een belangrijke stakeholder die we moeten meenemen in de opgave van elektrisch rijden en bijbehorende laadinfrastructuur zijn de bedrijven. Tot nu toe heeft dat nog maar in beperkte mate plaats gevonden. We zetten erop in dat we via de Aanpak Logistiek bedrijven als stakeholder gaan betrekken.
- De governance van de GO-RAL is in de praktijk als volgt georganiseerd:
  - Stuurgroep: deze komt 2 keer per jaar bijeen en bestaat uit gedeputeerden van beide provincies, 5 wethouders en vertegenwoordigers van Liander en Enexis namens de inliggende netbeheerders.
  - Kernteam: deze komt wekelijks bijeen en bestaat uit laadconsulenten en beleidsmedewerkers van beide provincies.
  - Klankbordgroep op thema: bestaat uit een vertegenwoordiging van gemeenten uit beide provincies, gericht op specifieke thema's die alle gemeenten in NAL-regio Oost aangaan, zoals de nieuwe Concessie of de Uitvoeringsaanpak.

In aanvulling hierop werken we toe naar:

- Klankbordgroep GO-RAL: bestaande uit (een vertegenwoordiging van) gemeenten uit beide provincies, gericht op de brede agenda van de GO-RAL.
- Operationeel en strategisch overleg met de netbeheerders: deze overleggen komen in de plaats van het beoogde Kernteam+ en zijn gericht op het op meerdere niveaus aangesloten houden van de netbeheerders.
- De NAL stelt dat vanaf 2021 de uitrol van laadinfrastructuur meer proactief moet worden vorm gegeven. Voor de gemeenten die deelnemen aan de nieuwe concessie (minimaal 63 van de 77 binnen onze samenwerkingsregio) is de proactieve uitrol onderdeel van de manier van werken binnen de

concessie. Voor de open markt gemeenten blijven we het belang van proactief plaatsen via de laadconsulenten benadrukken en in de praktijk blijken meerdere marktpartijen zelf ook voor de vraag uit te willen plaatsen.

- RVO is belast met het verzamelen van data over de ontwikkeling van het laadnetwerk in Nederland en rapporteert hierover. RVO maakt gebruik van gegevens welke beschikbaar zijn in de regio waardoor niet alle genoemde data uit hoofdstuk 6 van de GO-RAL nog onderdeel uitmaken van de jaarlijkse voortgangsrapportage omdat deze data door RVO al wordt verzameld en gerapporteerd.

## **Speerpunten en Ambities 2022**

Vanuit de GO-RAL richten we ons in 2022 in het bijzonder op de volgende onderwerpen:

### **Start nieuwe concessie**

Een succesvolle start van de nieuwe concessie publieke laadpalen is een belangrijk speerpunt voor 2022. Zeker 63 van de 77 gemeenten in Gelderland en Overijssel nemen hieraan deel.

Onderdelen die nodig zijn voor een succesvolle start zijn:

- De selectie van de nieuwe concessiehouder met gunning in het 1e kwartaal van 2022;
- Opleveren van plankaarten en de selectie van proactieve palen door gemeenten;
- Opleveren van het aanvraag- monitoringsportaal waar alle gemeenten in Oost gebruik van kunnen maken. Deze instrumenten helpen om goed zicht te krijgen op de voortgang en prestaties van de concessiehouder;
- Opzetten van een organisatie voor contractmanagement voor de nieuwe concessie;
- Start van de nieuwe concessie waarbij vanaf maart/april 2022 de eerste aanvragen in behandeling worden genomen. Vanaf 1 juli 2022 worden de eerste palen geplaatst;
- Organiseren en bijwonen van Operationeel en Strategisch overleg met netbeheerders.

### **Logistiek**

Een belangrijke gebruikersgroep voor laadinfrastructuur die opkomt is de logistieke sector, mede gezien de komst van zero emissie zones. Hiervoor is een Plan van Aanpak (PvA) Logistieke Laadinfrastructuur opgesteld. Dit PvA is door de GO-RAL Stuurgroep geaccordeerd en wordt begin 2022 vastgesteld door de provincies. Mede omdat de realisatie van laadinfrastructuur vanwege hoge vermogens een grote impact heeft op het elektriciteitsnet en daarmee in potentie ook een lange doorlooptijd, richten we ons op het uitvoeren van dit PvA. Op basis van de prognoses die ElaadNL begin 2022 oplevert, stellen we plankaarten op voor de bedrijventerreinen in NAL-regio Oost, werken we aan een dekkend netwerk en ontwikkelen wij een bedrijventerreinaanpak.

### **Snelladen**

Op het gebied van Snelladen gaan we gemeenten en provincies op de volgende manieren ondersteunen:

- Vanuit de GO-RAL bieden we gemeenten een aanpak binnenstedelijk snelladen, met daarin uitgangspunten, afwegingen, locatiecriteriën en tools om locaties aan te wijzen. Hierbij benutten we nadrukkelijk ook landelijke ontwikkelingen, zoals een afwegingskader binnenstedelijke snelladen en nemen we ervaringen van elders mee in een aanpak voor onze gemeenten;
- Samen met enkele gemeenten vormen wij een kopgroep snelladen en wordt aan de hand van de praktijk ervaring opgedaan op welke wijze de GO-RAL gemeenten kan ondersteunen bij het onderwerp snelladen. We starten binnen deze groep met een aantal pilots (voor kortparkeer- en ultrasnelladen), inclusief het aanwijzen van geschikte locaties;
- Beide provincies gaan we ondersteunen bij het opstellen van een visie voor het thema ultrasnelladen langs provinciale wegen, het integreren van de visie in bestaand beleid en het aanwijzen van snellaadlocaties langs provinciale wegen in 2022.

### **Prognoses voor netimpact**

De beschikbare netcapaciteit wordt een steeds belangrijker thema en het is van belang dat er goede en zo volledig mogelijke informatie over elektrisch vervoer meegaat in de RES netimpact berekening die in oktober 2022 gepland staat. Dat vraagt validatie van langere termijn prognoses (2030) over doelgroepen heen.

Een van de speerpunten van 2022 is om dit zo goed mogelijk vorm te geven. Dat doen we samen met andere NAL-regio's, het Rijk en netbeheerders. We gebruiken hiervoor ook de plankaarten voor personenvervoer en logistiek die we samen met gemeenten valideren en opstellen.

### **Betrekken stakeholders en communicatie**

Om onze stakeholders nog beter te betrekken in de activiteiten van de GO-RAL stellen we een communicatie-medewerker aan die aan de slag gaat met het opstellen en uitvoeren van het communicatieplan, inclusief communicatiekalender. Voor een aantal stakeholders voorzien we in 2022 specifieke acties om ze nog beter mee te nemen:

- Gemeenten: de gemeenteraadsverkiezingen kunnen leiden tot kleinere of grotere politieke verschuivingen binnen gemeenten. We willen dit moment aangrijpen door na de verkiezingen het informatieniveau van (nieuwe) colleges van B&W en raadsleden over laadinfra en de voorliggende opgave te vergroten. Door het juist voeden van de gemeenten met een half A4 voor in het overdrachtdossier kan de opgave voor laadinfrastructuur meegenomen worden in de coalitieonderhandelingen.
- Bedrijven: door de eerste focus op inwoners en bezoekers en daarmee met name op personenvervoer is het betrekken van bedrijven als stakeholder tot nu toe nog beperkt geweest. In 2022 gaan we deze groep vanuit de Aanpak Logistiek nadrukkelijk wel betrekken in de opgave, de ontwikkelingen en de kansen van elektrisch rijden en bijbehorende benodigde laadinfrastructuur.
- Gemeente-ambtenaren: vanuit deze groep is kenbaar gemaakt dat er behoefte is aan meer inzicht in de voortgang en planning van de GO-RAL en meer betrokkenheid bij wat er zich op Stuurgroepniveau afspeelt. We gaan deze mogelijkheid bieden aan alle gemeente-ambtenaren die daar behoefte aan hebben.

## Planning Speerpunten 2022

Speerpunt	2022			
	Q1	Q2	Q3	Q4
<b>Start nieuwe concessie</b>				
selectie concessiehouder	■			
Opleveren plankaarten	■			
Opleveren portal	■			
Opzetten organisatie contract mgt.		■		
Eerste aanvragen nieuwe concessie		■		
Eerste plaatsing nieuwe concessie			■	
Organiseren en bijwonen operationeel+strategisch overleg		■	■	■
<b>Logistiek</b>				
Vaststellen PvA Logistiek door GS	■			
Vaststellen en opleveren prognoses Logistiek	■	■		
Opstellen plankaarten			■	■
Verdere Uitvoering PvA			■	■
<b>Snelladen</b>				
Aanpak binnenstedelijk laden	■	■		
Start koploper gemeenten en pilot			■	■
Opstellen visie ultrasnelladen provincies	■	■		
Aanwijzen snellaadlocaties door provincies	■	■		
<b>Prognoses voor netimpact</b>			■	■
<b>Betrekken stakeholders</b>				
Informatieniveau colleges B&W en raden vergroten		■	■	■
Bedrijven betrekken via Aanpak Logistiek		■	■	■
Betrekken ambtenaren in stuurgroep besluiten	■			

## Begroting 2022: Keuzes maken

De provincies Gelderland en Overijssel en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben budget beschikbaar gemaakt voor de periode 2020-2023. De voornaamste kostenposten zijn de laadconsulenten, plankaarten personenvervoer, uitvoering van de Aanpak Logistiek en Aanpak Snelladen, en contractmanagement.

Om binnen het budget te blijven moeten we keuzes maken waar we de beschikbare middelen voor inzetten. Hieronder staan enkele keuzes met daarbij de verwachte consequenties:

- Inzet laadconsulenten langzaam afschalen.

We verwachten dat we de inzet van de laadconsulenten richting gemeenten iets kunnen afschalen richting het eind van 2022. Dit kan omdat het merendeel van de gemeenten dan de laadvisie en plaatsingsbeleid heeft vastgesteld, de plankaart gereed is en de nieuwe concessie loopt. In plaats van een laadconsulent per regio kan een centraal loket voor NAL-regio Oost, met korte lijnen naar de gemeenten, mogelijk een interessante variant zijn. Dit onderzoeken we verder, waarbij het uitgangspunt blijft dat gemeenten bij de GO-RAL terecht kunnen met hun vragen.

**Risico:** Het afschalen van de inzet van laadconsulenten betekent dat gemeenten zelf meer het initiatief moeten nemen. Ze worden minder aangejaagd en herinnerd aan wat er moet worden gedaan.

**Beheersmaatregel:** Het Rijk stelt vanaf 2023 middelen beschikbaar waarmee gemeenten meer uitvoeringscapaciteit voor dit dossier kunnen organiseren en beter in staat zijn om initiatief te nemen. Daarnaast hebben we de afgelopen 2 jaar een samenwerking opgebouwd met gemeenten waardoor we elkaar goed weten te vinden. Deze samenwerking is structureel geborgd via het contractmanagement van de concessies. De gemeenten die niet deelnemen aan de concessie spreken wij ook op structurele basis.

- Keuzes maken aan welke NAL-werkgroepen we deelnemen.

Momenteel is NAL-regio Oost via met name de laadconsulenten vertegenwoordigd in alle NAL-werkgroepen. Niet voor elke werkgroep lijkt vaste deelname nodig. Om onze uren zo efficiënt mogelijk in te zetten gaan we voor de werkgroepen Open protocollen, Veiligheid, en Smart Charging in gesprek met de voorzitters om te kijken of we daar op een andere manier op kunnen aansluiten. Bijvoorbeeld door 3x per jaar een sessie tussen werkgroep en NAL-regio's te organiseren en kennis en ervaringen uit te wisselen.

**Risico:** Door niet meer structureel aan de overleggen deel te nemen missen we mogelijk informatie vanuit de werkgroep, en de werkgroep mist mogelijk regionale informatie vanuit Oost.

**Beheersmaatregel:** Door ruimte te maken voor momenten om kennis uit te wisselen tussen ons als NAL-regio (mogelijk met andere NAL-regio's) en de betreffende werkgroep borgen we dat relevante kennis nog steeds wordt gedeeld. Door op deze momenten bewuster stil te staan bij de raakvlakken tussen regio en werkgroep kan de uitwisseling zelfs aan kwaliteit winnen. Onderwerpen en actualiteiten vanuit de werkgroepen worden ook besproken in het drie wekelijks overleg tussen de NAL-regio's.

- Aanpak Logistiek: Plankaart voor een selectie van bedrijventerreinen

In 2022 start de uitvoering van de Aanpak Logistiek. De prognoses worden door ElaadNL opgeleverd. Vanuit de GO-RAL laten we plankaarten opstellen voor de bedrijventerreinen in Gelderland en Overijssel. Voor de uitvoering van de Aanpak Logistiek maken we in totaal €500.000 vrij vanuit de GO-RAL. Dat is naar verwachting niet genoeg om voor alle circa 900 bedrijventerreinen in NAL-regio Oost een plankaart op te stellen. Aan de hand van een afwegingskader maken we een prioritering voor welke bedrijventerreinen we een plankaart laten opstellen.

**Risico:** mogelijk wordt voor sommige bedrijven die op korte termijn over willen stappen naar elektrische voertuigen niet als eerste en plankaart voor hun bedrijventerrein opgesteld. Hierdoor hebben zij minder inzicht in de mogelijkheden om op het bedrijventerrein publieke en private laadinfrastructuur te realiseren. Een andere consequentie is dat de informatie voor de RES-netimpactberekening minder volledig is dan gewenst.

**Beheersmaatregel:** Samen met de netbeheerders stellen we het afwegingskader op om te zorgen dat de belangrijkste bedrijventerreinen mee worden genomen in de RES-netimpactberekening. Daarnaast werken we samen met de NAL-werkgroep Logistiek en de logistieke collega's binnen de provincie aan informatiepakketten om o.a. bedrijven die willen overstappen naar elektrisch rijden op weg te helpen.

- Realisatie ligt bij andere partijen

Snelladen en het laden van logistieke voertuigen vindt voornamelijk plaats op private terreinen welke al dan niet publiek toegankelijk zijn. Het ligt dan ook niet voor de hand dat we vanuit de GO-RAL zelf investeren in dergelijke locaties. Wel worden initiatieven ondersteund door kennis en informatie te delen, waarmee partijen zelf aan de slag kunnen gaan met realisatie van laadinfrastructuur. Met behulp van bijvoorbeeld een plankaart helpen we inzichtelijk te maken waar behoefte is en wat goede laadlocaties zijn, maar het in de markt zetten van locaties en contracten aangaan voor de realisatie pakken we niet op. Daar hebben we de middelen niet voor. Dit is ook duidelijk aangegeven in de betreffende PvA's.

**Risico:** Deze aanpak heeft als risico dat de stap naar realisatie niet wordt gemaakt. Bijvoorbeeld omdat de benodigde capaciteit er niet is (dit is complexe thematiek) of omdat het extra investeringskosten vraagt die niet beschikbaar zijn.

**Beheersmaatregel:** Hier hebben we nog niet het antwoord op. Landelijk staat het voor logistiek op het netvlies en wordt er bijvoorbeeld gewerkt aan een living lab heavy duty laadpleinen waar middelen beschikbaar komen. Voor snelladen zijn de grote Nederlandse gemeenten aan de slag met binnenstedelijke snelladers. Die informatie delen we om gemeenten op weg te helpen.

Dit risico speelt ook voor andere NAL-regio's en kaarten we daarom ook aan in de NAL-Stuurgroep en NAL-werkgroepen Logistiek en Versnellen proces.