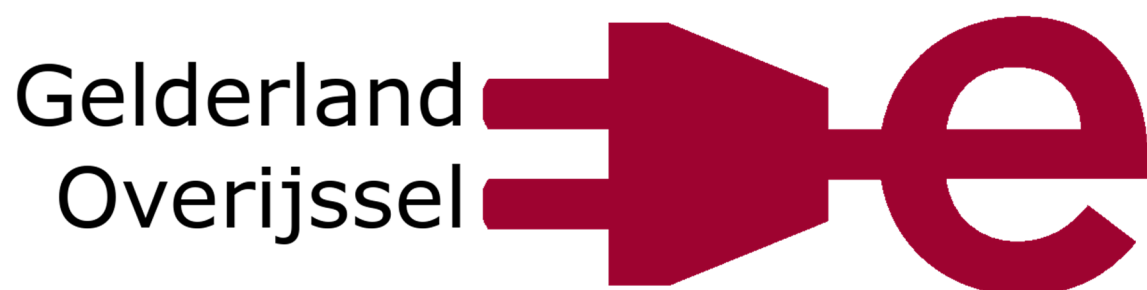


Voortgangsrapportage 2021 van de Gelderland-Overijssel Regionale Aanpak Laadinfrastructuur

1 maart 2022



2050
alles emissieloos



Inhoudsopgave

1. Introductie.....	3
2. NAL-regio Oost	3
3. Landelijke betrokkenheid.....	3
4. Ambities & Resultaten.....	4
5. Voortgang uitvoering van de GO-RAL	5
a. Ondersteunende producten.....	5
b. Visie en aanpak snelladers	5
c. Aanpak andere doelgroepen – Logistiek.....	6
d. Aanpak andere doelgroepen – Privaat laden.....	6
e. Concessie publieke laadinfrastructuur.....	6
6. Logistiek en zero emissie zones.....	6
7. Voortgang plaatsing aantal laadpunten	7
8. Aandachtspunten	8
a. Capaciteit bij gemeenten	8
b. Beheer en ontsluiten van data	8
c. Veiligheid	8

1. Introductie

Nederland is wereldwijd koploper in laadinfrastructuur. Tegelijkertijd staan we pas aan het begin van de transitie naar elektrisch vervoer. In het regeer- en klimaatakkoord is afgesproken dat alle nieuwe auto's vanaf 2030 elektrisch zijn. Daardoor zal er een flinke toename komen in de laadbehoefte van elektrische personenauto's, elektrische bussen, bestelauto's, vrachtwagens, binnenvaartschepen en light electric vehicles (LEV's). Om straks overal makkelijk en slim te kunnen laden is een goede laadinfrastructuur nodig. In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn afspraken en activiteiten beschreven om te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo kan meegroeien met het aantal elektrische voertuigen. Een van de afspraken is dat gemeenten een integrale visie laadinfrastructuur en plaatsingsbeleid vaststellen en dat er samenwerkingsregio's komen om gemeenten te ondersteunen bij de uitvoering van de NAL.

Met het ondertekenen van de samenwerkingsovereenkomst in juni 2020 tussen provincies Gelderland en Overijssel, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Netbeheer Nederland vormen Gelderland en Overijssel tot en met 2023 NAL-Oost (hierna NAL-regio Oost). In de Gelders-Overijsselse Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (GO-RAL) is uitgewerkt hoe we als NAL-regio gemeenten gaan ondersteunen. Centraal in de ondersteuning staat de laadconsulent, het directe aanspreekpunt voor de gemeente.

Voorliggende rapportage bevat een Voortgangsrapportage over het jaar 2021. De voortgangsrapportage gaat in op de uitvoering van de GO-RAL, inclusief een overzicht van hoe ver de gemeenten zijn met hun laadvisies en plaatsingsbeleid.

De gegevens in de rapportage zijn tot stand gekomen op basis van informatie van de inliggende gemeenten, bronnen die door de RVO beschikbaar zijn gesteld en gegevens uit de concessie voor het realiseren en exploiteren van laadinfrastructuur in Gelderland en Overijssel.

2. NAL-regio Oost

NAL-regio Oost bestaat uit 77 gemeenten waarvan 51 gemeenten in Gelderland, 25 gemeenten in Overijssel en de gemeente Veenendaal in de provincie Utrecht. De gemeenten zijn verdeeld over 8 regio's van samenwerkende gemeenten die gelijk zijn aan de indeling van de RES-regio's. Binnen de NAL-regio Oost zijn 5 netbeheerders (Liander, Enexis, Coteq Netbeheer, Rendo en Stedin) verantwoordelijk voor het elektriciteitsnetwerk.

We werken in een kernteam bestaande uit laadconsulenten en beleidsmedewerkers uit beide provincies. Ook is er tweemaal per jaar een GO-RAL Stuurgroep waar de betrokken gedeputeerden van Gelderland en Overijssel aan deelnemen, vijf wethouders van gemeenten en Liander en Enexis namens de netbeheerders.

3. Landelijke betrokkenheid

NAL-regio Oost is vertegenwoordigd in de landelijke stuurgroep, de verschillende inhoudelijke NAL-werkgroepen en het overleg tussen de NAL-regio's en netbeheerders. Ook delen we ervaringen met de andere NAL-regio's. We benutten de informatie die landelijk wordt ontwikkeld in de regio, zoals de [Basisset AC-laadinfrastructuur](#) en [eisen voor Slim Laden](#) die we hebben opgenomen in de uitvraag van de nieuwe concessie voor plaatsing, beheer en exploitatie van publieke laadpalen. En ook de aanbevelingen uit de [Versnellingsgids](#) hebben we waar mogelijk al verwerkt in onze aanpak, zoals het deels proactief plaatsen van laadpalen, het werken met plankaarten en de mogelijkheid om verzamelverkeersbesluiten te nemen.

Voor de verbinding met de Regionale Energie Strategie is onze focus dat de prognoses over laadinfrastructuur die worden gebruikt in de impactberekening voor het elektriciteitsnet van zo goed mogelijke kwaliteit zijn. Voor de korte termijn kunnen we dat in beeld brengen met behulp van de plankaarten voor personenvervoer en in 2022 voor bedrijventerreinen. Voor de lange termijn prognoses geldt dat gemeenten en/of provincies niet in staat zijn om de betrouwbaarheid van de prognoses in te schatten. Daarom zetten we in op landelijke samenwerking tussen samenwerkingsregio's, rijksoverheid en netbeheerders om met elkaar de uitgangspunten te bepalen en informatie over belangrijke indicatoren boven tafel te krijgen. Hierbij leggen we de verbinding met provinciale programma's gericht op het in beeld brengen van de totale energievraag en de integrale programmering van de energie infrastructuur.

4. Ambities & Resultaten

In de GO-RAL zijn een aantal ambities genoemd. NAL-regio Oost geeft hier op de volgende manier invulling aan:

- **Ambitie:** 95% van de inliggende gemeenten is in 2023 aangesloten bij de GO-RAL en neemt in elk geval deel aan kennis- en informatiedeling.
Momenteel hebben we met alle gemeenten in NAL-regio Oost contact via de laadconsulenten en door kennissessies te organiseren op inhoudelijke thema's.
- **Ambitie:** Tenminste 5 van de 8 regio's van samenwerkende gemeenten binnen Samenwerkingsregio Oost werken in 2023 op regionaal niveau samen aan laadinfrastructuur.
Momenteel delen 6 van de 8 regio's intensief kennis en ervaring en heeft 1 van deze regio's een gezamenlijke visie op het gebied van laadinfrastructuur ontwikkeld.
- **Ambitie:** Naar verwachting heeft 75% van de gemeenten eind 2021 een laadvisie en plaatsingsbeleid vastgesteld voor minimaal de doelgroepen bewoners en bezoekers.
We zien dat veel gemeenten werken aan het opstellen van visie en beleid. Op het moment van vaststelling van deze rapportage (feb 2022) heeft 36% van de gemeenten hun visie en beleid vastgesteld, 33% heeft de stukken in concept gereed en 31% is nog niet zover.
Van de groep die de concept-stukken gereed heeft is de besluitvorming veelal gepland voor de 1e helft van 2022, afhankelijk van beschikbare capaciteit, prioriteiten, te volgen besluitvormingsprocedure en in relatie tot de gemeenteraadsverkiezingen.
- **Ambitie:** De partijen binnen NAL-regio Oost (provincies, gemeenten en netbeheerders) stellen vóór het einde van de looptijd van deze afspraken een document op waarin is beschreven hoe zij de regionale samenwerking op het gebied van laadinfrastructuur na 2023 voortzetten.
Eind 2021 zijn we gestart met het herijken van ons plan en we zetten dit door in 2022.

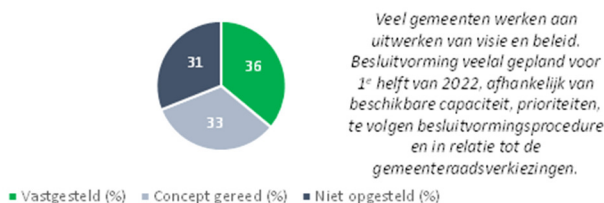
Onze ambitie: 95% van de gemeenten is aangesloten bij de GO-RAL en neemt deel aan kennis- en informatiedeling



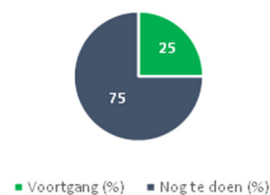
Onze ambitie: Tenminste 5 van de 8 samenwerkende regio's werken op regionaal niveau samen aan laadinfrastructuur



Onze ambitie: Naar verwachting heeft 75% van de gemeenten eind 2021 een vastgestelde laadvisie en plaatsingsbeleid voor de doelgroepen bewoners en bezoekers

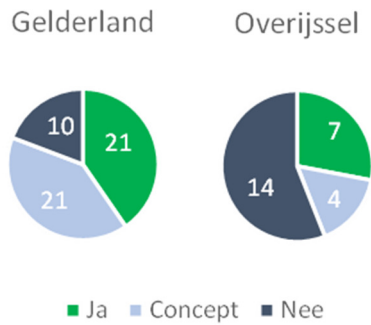


Onze ambitie: Partijen binnen Samenwerkingsregio Oost beschrijven hoe zij regionale samenwerking na 2023 voortzetten

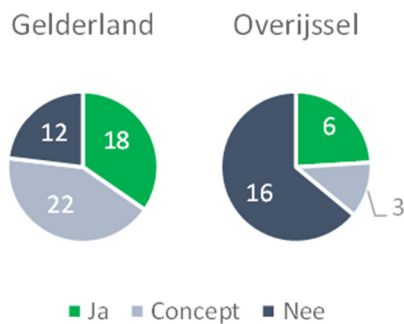


Figuur 1: Voortgang van NAL-regio Oost op in de GO-RAL genoemde ambities op 1 februari 2022.

Integrale laadvisie?



Plaatsingsbeleid?



Figuur 2: Aantal gemeenten in Gelderland en Overijssel dat op 1 februari 2022 een laadvisie en plaatsingsbeleid hebben vastgesteld, in concept gereed hebben, en de gemeenten die nog niet zijn gestart met het opstellen van de laadvisie en het plaatsingsbeleid.

5. Voortgang uitvoering van de GO-RAL

a. Ondersteunende producten

Om gemeenten te ondersteunen bij het opstellen van de laadvisie en het plaatsingsbeleid hebben we met een groep gemeenten, het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL), ElaadNL en de netbeheerders formats ontwikkeld die gemeenten kunnen gebruiken bij het opstellen van visie en beleid. Deze formats zijn te vinden op de [website van het NKL](#).

Voor de stap van de laadvisie en het plaatsingsbeleid naar uitvoering hebben we gekozen om alle gemeenten in NAL-regio Oost een plankaart laadinfrastructuur aan te bieden. Een plankaart geeft inzicht in waar de behoefte aan laadpalen ontstaat en wat geschikte nieuwe laadlocaties zijn om in de verwachte vraag te voorzien. Voor de gemeenten die deelnemen aan de concessie is de plankaart leidend voor het realiseren van proactieve laadpalen (minimaal 30% van de prognose). Het laten opstellen van de plankaarten is gestart in november 2021 en de plankaarten voor de gemeenten die deelnemen aan de nieuwe concessie worden in april 2022 opgeleverd.

b. Visie en aanpak snelladers

In oktober 2021 heeft de GO-RAL Stuurgroep het Plan van aanpak Snelladen geaccordeerd. Het betreft een Plan van aanpak op hoofdlijnen en bestaat uit het ondersteunen van een groep koploper-gemeenten bij het ontwikkelen van een aanpak, visie en het selecteren van geschikte locaties voor binnenstedelijke snelladers. De aanpak die met deze gemeenten wordt ontwikkeld delen we vervolgens met de andere gemeenten.

Daarnaast zijn we in gesprek met beide provincies om te inventariseren welke ondersteuning zij nodig hebben om geschikte locaties voor snelladen langs provinciale wegen aan te wijzen.

c. Aanpak andere doelgroepen – Logistiek

In oktober 2021 heeft de GO-RAL Stuurgroep het Plan van aanpak Logistieke Laadinfrastructuur geaccordeerd. Begin 2022 ligt het Plan van aanpak ter besluitvorming in de colleges van Gedeputeerde Staten van Gelderland en Overijssel.

Bij het opstellen van het Plan van aanpak zijn een groot aantal partijen geconsulteerd waaronder de netbeheerders, landelijke NAL-werkgroep Logistiek, Clean Energy Hubs, enkele gemeenten, OostNL, logistiek makelaars en exploitanten. Onderdeel van de aanpak is onder andere het opstellen van plankaarten voor bedrijventerreinen op basis van de ElaadNL Outlooks die begin 2022 worden opgeleverd.

d. Aanpak andere doelgroepen – Privaat laden

Privaat laden op bedrijventerreinen is onderdeel van het Plan van aanpak Logistieke laadinfrastructuur. Daarnaast loopt er een onderzoek in opdracht van de gezamenlijke provincies om de best practices te verzamelen ten aanzien van privaat laden voor personenvervoer en logistiek. Deze best practices helpen gemeenten om bedrijven en particulieren te ondersteunen bij de uitrol van private laadinfrastructuur. De resultaten van dit onderzoek worden in 2022 verwacht.

e. Concessie publieke laadinfrastructuur

In december 2020 zijn we gestart met de voorbereidingen voor een nieuwe concessie publieke laadinfrastructuur voor de inliggende gemeenten. In september is de aanbesteding gepubliceerd en hebben gemeenten een samenwerkingsovereenkomst ondertekend om deel te nemen aan de concessie. 67 van de in totaal 77 gemeenten hebben reeds besloten deel te nemen aan de nieuwe concessie. Dit betekent dat er in NAL-regio Oost de komende 3 jaar minimaal zo'n 900 laadpalen per jaar proactief geplaatst gaan worden, naast de gebruikelijke paal-volgt-auto aanvragen en de laadpalen die op basis van gebruik (datagestuurd) worden geplaatst. De nieuwe concessie is februari 2022 gegund aan Vattenfall InCharge.

6. Logistiek en zero emissie zones

Met de komst van zero emissie zones en meer elektrische voertuigen voor de logistiek vraagt laadinfrastructuur voor de logistieke sector de komende jaren meer aandacht. Het ministerie van I&W heeft voor deze voortgangsrapportage daarom extra informatie gevraagd over de situatie in de NAL-regio's.

- **Aantal gemeenten met zero emissie-zones**

In NAL-regio Oost zijn er zeven gemeenten die een zero emissie zone invoeren of ingevoerd hebben (Apeldoorn, Arnhem, Deventer, Ede, Enschede, Nijmegen en Zwolle). Binnen deze gemeenten is een formeel besluit genomen over de invoering van de zero emissie zone. De exacte begrenzing van de zonering is ten tijde van deze rapportage nog niet bekend. De gemeente Harderwijk denkt er over na om ook een zero emissie zone in te voeren.

- **Aantal gemeenten met aanpak zero emissie-logistiek**

Er is voor 10 middelgrote gemeenten (3 in Gelderland (Wageningen, Doetinchem, Harderwijk), 7 in Overijssel) een routekaart voor zero emissie-stadslogistiek opgesteld.

- **Aantal gemeenten met aanpak (laadinfra) bedrijventerreinen**

We starten een pilot met vier bedrijventerreinen (3 in Overijssel, 1 in Gelderland) om een aanpak laadinfrastructuur op bedrijventerreinen uit te werken.

- **Aantal gemeenten met prognose logistiek**

Als NAL-regio Oost sluiten we aan bij de prognoses die ElaadNL opstelt voor de logistieke sector. De verwachte oplevering van de prognoses Logistiek door ElaadNL is Q2 2022.

- **Aantal gemeenten waar logistiek onderdeel is van de laadvisie.**

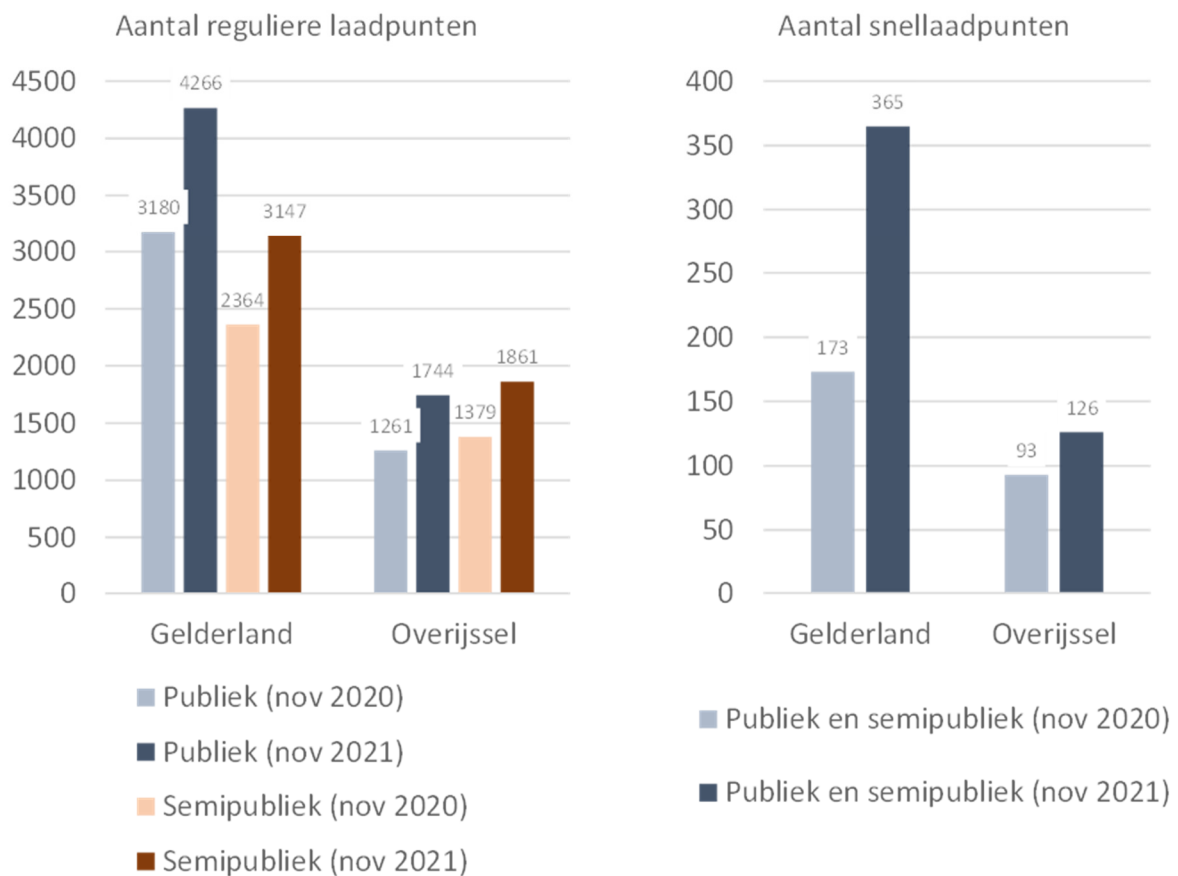
We hebben het beeld dat de gemeenten die een zero emissie zone hebben ingevoerd dit onderdeel laten zijn van hun laadvisie. Voor de overige gemeenten volgt in 2022 een uitgebreide inventarisatie als onderdeel van de aanpak Logistiek.

7. Voortgang plaatsing aantal laadpunten

Op basis van gegevens van RVO hebben we inzicht in de ontwikkeling van het aantal laadpunten (een laadpaal heeft meestal 2 laadpunten) in NAL-regio Oost. Zowel voor het aantal publieke als semi-publieke laadpunten is er sprake van groei. In totaal waren er in november 2021 inmiddels 6.010 reguliere publieke laadpunten en 5.008 semi-publieke laadpunten gerealiseerd in Gelderland en Overijssel. Dit is exclusief de private laadpunten, daar heeft RVO geen cijfers van beschikbaar.

Het aantal snellaadpunten neemt ook snel toe. Van in totaal 266 snellaadpunten in november 2020 waren dat er een jaar later al 491 snellaadpunten in Gelderland en Overijssel.

Aantal laadpunten in Gelderland & Overijssel



Figuur 3: Overzicht van de ontwikkeling van het aantal reguliere laadpunten en snellaadpunten in Gelderland en Overijssel over de periode november 2020 tot november 2021.

8. Aandachtspunten

Voor het behalen van de ambities en resultaten zoals beschreven in de GO-RAL zien we een aantal aandachtspunten die we hieronder toelichten.

a. Capaciteit bij gemeenten

Voldoende capaciteit bij gemeenten blijft een belangrijk aandachtspunt. NAL-regio Oost is verheugd met de toezegging van het Rijk om per 2023 middelen voor de uitvoeringcapaciteit ter beschikking te stellen. Samen met de overige NAL-regio's maken wij ons hard om de uitvoeringcapaciteit zo optimaal mogelijk in te zetten. Als NAL-regio blijven we gemeenten ondersteunen met laadconsulenten en kennissessies. Omdat ook onze middelen beperkt zijn kiezen we er voor om met name de uitrol van publieke laadinfrastructuur voor personenvervoer, snelladers en laadinfrastructuur voor de logistieke sector te ondersteunen door middel van capaciteit en instrumenten zoals plankaarten.

b. Beheer en ontsluiten van data

Het verzamelen, beheren en goed ontsluiten van data wordt een steeds belangrijker aandachtspunt met de groei van het aantal laadpalen. Om regie te kunnen voeren op de uitrol van laadinfrastructuur is het eigendom van data van de laadpalen van belang. Dit is niet in alle contracten goed geregeld en ook wanneer het wel is opgenomen blijkt het in de praktijk soms lastig om de data ook daadwerkelijk te krijgen. Als de data beschikbaar is moet deze veilig worden beheerd en zijn er afspraken nodig over het ontsluiten van de data. Omdat alle NAL-regio's hiermee te maken hebben zetten we erop in om landelijk een dataplatform te ontwikkelen en hier afspraken over te maken. Voor de nieuwe concessie laten we een eigen aanvraagportaal en monitoringssysteem ontwikkelen zodat we altijd zelf toegang hebben tot de data en niet afhankelijk zijn van de betreffende marktpartij.

c. Veiligheid

De fysieke en digitale veiligheid van laadpalen is essentieel voor de overstap naar elektrisch vervoer. Overheden zijn eigenaar van de publieke laadinfrastructuur en hebben de taak om te zorgen dat de juiste eisen zijn voorgeschreven en om te controleren of de opdrachtnemer zich houdt aan de gestelde eisen. We zien dat er op dit moment geen volledig overzicht is van de eisen die in de verschillende contracten (concessie, open markt model en opdrachtenmodel) zijn opgenomen en dat er geen gestructureerde wijze is om deze eisen te controleren. Vanuit contractmanagement hebben we hier aandacht voor. Ook pleiten we ervoor dat er op nationaal niveau meer regie wordt gepakt zodat de controle op een gestructureerde wijze plaatsvindt.