



# Regionale Aanpak Laadinfrastructuur

Gelderland-Overijssel 2024-2025

# Regionale Aanpak Laadinfrastructuur

## Gelderland-Overijssel 2024-2025

De provincies Gelderland en Overijssel werken samen als NAL-regio Oost-Nederland in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur.

## Inhoudsopgave

<b>Samenvatting GO-RAL 2024-2025</b>	<b>5</b>
<b>1. Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1 Leeswijzer	7
1.2 Aanleiding	8
<b>2. Wat gaan we doen?</b>	<b>10</b>
<b>2.1 Personenvervoer en bestelvoertuigen</b>	<b>10</b>
2.1.1 Reguliere laadpalen in de publieke ruimte	11
2.1.2 Snelladen	13
2.1.3 Laadpalen in de semipublieke en private ruimte	14
2.1.4 Overig	14
<b>2.2 Elektrische Vrachtoertuigen/Logistiek</b>	<b>15</b>
2.2.1 Laden op bedrijventerreinen	15
2.2.2 Laden bij het eigen bedrijf	17
2.2.3 Laden onderweg	17
<b>2.3 Elektrisch bouwmaterieel</b>	<b>18</b>
<b>2.4 Elektrische scheepvaart</b>	<b>18</b>
<b>2.5 Elektrische autobussen</b>	<b>18</b>
<b>2.6 Netcapaciteit</b>	<b>19</b>
2.6.1 Aanpak netimpact	20
2.6.2 Samenwerking met netbeheerders	20
2.6.3 GEIS/SNIP, PMIEK, interne afstemming	21
<b>3. Organisatie</b>	<b>21</b>
3.1 Regionaal	21
3.2 Landelijk	23
3.3 Communicatie	23
<b>4. Begroting</b>	<b>24</b>
<b>5. Werkafspraken</b>	<b>26</b>

<b>5.1 Verdeling, aanwending en verantwoording van de middelen</b>	<b>26</b>
<b>5.2 Samenwerking</b>	<b>27</b>
<b>5.3 Looptijd en geschillen</b>	<b>28</b>
<b>Bijlage 1. Samenwerkingsovereenkomst Regionale Aanpak Laadinfrastructuur</b>	
	<b>29</b>

# Samenvatting GO-RAL 2024-2025

## In het kort: wat gaat NAL-regio Oost doen?

- Doorgaan met het ondersteunen van gemeenten door middel van laadconsulenten.
- Voortbouwen op de aanpak voor de twee pijlers personenvervoer en logistiek.
- Zoveel mogelijk aanhaken bij landelijke initiatieven voor nieuwe modaliteiten zoals bouwmaterieel.
- Netcongestie heeft een grote impact op de opgave en de aanpak. Heel regio Oost NL heeft met netcongestie te maken waardoor niet alles kan op het gewenste moment. Het kan tot enkele jaren duren totdat een aansluiting en transportvermogen beschikbaar komen. Deze situatie is naar verwachting pas rond 2030 (grotendeels) opgelost. De focus van NAL-regio Oost ligt daarom op:
  - Kijken wat wel mogelijk is om laadzekerheid te bieden;
  - Verminderen van de impact van laadinfrastructuur op het elektriciteitsnet;
  - In beeld brengen wat er waar en wanneer nodig is aan laadinfrastructuur, ook op de langere termijn, zodat de laadbehoefte goed wordt meegenomen in uit te voeren netverzwaringen.

## Concessie publieke laadpalen

- Inzet voor het plaatsen, beheren en exploiteren van reguliere publieke palen voortzetten.
- Een besluit over het verlengen van de huidige concessie en het toepassen van slim/netbewust laden<sup>1</sup> zijn voorbeelden van acties voor de komende periode.

## Snelladen

- Organiseren van maatwerk-ondersteuning voor gemeenten die aan de slag willen met locaties voor binnenstedelijk snelladen. Een concessie snelladen is niet haalbaar vanwege de beperkte ruimte op het elektriciteitsnet.
- Bepalen wat potentiële snellaadlocaties zijn langs provinciale wegen en borgen dit in provinciaal beleid.

## Logistiek

- Doorgaan met de uitvoering van de bedrijventerreinenaanpak, ontwikkelen nieuwe ondersteunende instrumenten en testen of het stappenplan in de praktijk werkt.
- Individuele logistieke ondernemers blijven ondersteunen met deskundig advies.
- Ondersteunen van Logistiek laden onderweg door onder andere nauw samen te werken met het programma Logistiek Laden (Lola).

## Netcapaciteit

- De aanpak netcongestie wordt getest met enkele gemeente en daarna met de overige gemeenten gedeeld.

---

<sup>1</sup> Netbewust laden is een vorm van Slim laden



- Samen met de netbeheerders uitwerken hoe om te gaan met netcongestie en vragen aan netbeheerders prioriteren.
- Binnen de provincies aanhaken op de programma's GEIS/SNIP en PMIEK om te zorgen dat de juiste informatie over elektrische mobiliteit wordt meegenomen in de te maken plannen.

#### De GO-RAL organisatie

- Regionale en landelijke samenwerking voortzetten . NAL-regio Oost haakt aan bij diverse werkgroepen.
- Bestuurlijke afstemming vindt plaats middels de stuurgroep die twee keer per jaar bijeenkomt.

#### De GO-RAL begroting

- Vanuit het Rijk is middels een SPUK netto ruim 6,8 miljoen euro beschikbaar.
- Hiervan betalen we de personele inzet, kosten voor adviezen en opdrachten.
- Een deel van het budget is gereserveerd voor de stimulering van laadinfrastructuur, verdere invulling hiervan volgt in 2024.



# 1. Inleiding

Voor u ligt de Gelders-Overijsselse Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2024-2025 (GO-RAL 2024-2025) van NAL-regio Oost<sup>2</sup>. NAL-regio Oost is een samenwerking tussen provincies Gelderland en Overijssel in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), onderdeel van het landelijke Klimaatakkoord. Samen met de inliggende gemeenten en netbeheerders is tot deze GO-RAL 2024-2025 gekomen.

In 2020 is de samenwerking gestart in NAL-regio's en in landelijke NAL-werkgroepen om gezamenlijk kennis te ontwikkelen en te delen. Het doel van de NAL is zorgen voor een landelijk dekkend laadnetwerk, zodat laadinfrastructuur geen drempel vormt voor de groei van elektrisch vervoer. Voor dit doel is in oktober 2023 door alle provincies, de G4-gemeenten (Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht), alle regionale netbeheerders en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) een samenwerkingsovereenkomst ondertekend (zie Bijlage I). Voor de periode tot in ieder geval 2026 stelt het Rijk financiering beschikbaar voor de NAL-regio's.

Voorwaarde voor de financiering is dat de NAL-regio de volgende producten oplevert:

- Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL): een meerjarenprogramma waarin is uitgewerkt hoe de NAL-regio de komende jaren invulling gaat geven aan de afspraken uit de samenwerkingsovereenkomst;
- Plan van aanpak: beschrijving waarin de acties voor het komende jaar verder zijn uitgewerkt;
- Voortgangsrapportage: een jaarlijkse rapportage over de voortgang van de samenwerkingsovereenkomst.

De GO-RAL 2024-2025 is het meerjarenprogramma en beschrijft hoe NAL-regio Oostgemeenten en bedrijven ondersteunt om gezamenlijk te komen tot een landelijk dekkend laadnetwerk.

## 1.1 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 licht de aanleiding van de GO-RAL 2024-2025 toe en gaat in op de rol van NAL-regio Oost, de doelstellingen en opgave, en hoe gemeenten en netbeheerders zijn betrokken bij de totstandkoming van de GO-RAL.

Hoofdstuk 2 beschrijft wat NAL-regio Oost gaat doen. We houden de verdeling in modaliteiten aan, net zoals in de samenwerkingsovereenkomst. Ook gaan we in op een aantal generieke thema's die voor meerdere modaliteiten relevant zijn.

---

<sup>2</sup> In de samenwerkingsovereenkomst (Bijlage I) wordt de NAL-regio aangeduid als Samenwerkingsregio.

Hoofdstuk 3 gaat in op de organisatie van NAL-regio Oost en hoe deze aanhaakt bij andere lokale, provinciale en landelijke initiatieven. Ook gaan we in op onze communicatieaanpak.

Hoofdstuk 4 gaat in op de inzet van de financiële middelen.

Hoofdstuk 5 bevat de werkafspraken tussen provincies Gelderland en Overijssel, voor de periode 2024-2025 en daarna.

## 1.2 Aanleiding

Het doel van NAL-regio Oost is bijdragen aan de realisatie van een slim, landelijk dekkend en betrouwbaar laadnetwerk, zodat laadinfrastructuur geen drempel vormt voor de groei van elektrisch vervoer. Hiervoor werken we samen met gemeenten, marktpartijen, netbeheerders, andere provincies, de Rijksoverheid en kennisinstellingen zoals het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL).

GO-RAL 2024-2025 bouwt voort op wat de afgelopen periode in gang is gezet op het gebied van personenvervoer en logistiek. Zoals de concessie, de ondersteunende instrumenten voor gemeenten en de bedrijventerreinenaanpak. Voor nieuwe modaliteiten zoals bouwmaterieel, scheepvaart en bussen/touringcars haken we bij voorkeur aan bij landelijke initiatieven om tot een aanpak te komen. De afspraken uit de samenwerkingsovereenkomst staan centraal en we kijken steeds wat mogelijk en wenselijk is, afhankelijk van de veranderende omstandigheden.

NAL-regio Oost richt zich in de eerste plaats op de inliggende gemeenten en op logistieke bedrijven. We nemen de opgave niet over van deze partijen, maar ondersteunen hen zodat ze zelf regie kunnen nemen en de beschikbare mensen en middelen zo goed mogelijk kunnen inzetten. De bedrijventerreinenaanpak en een technisch adviseur ondersteunt bedrijven om te komen tot de beste oplossing voor het bedrijf. Laadconsulenten ondersteunen gemeenten met maatwerk. Indien mogelijk organiseert NAL-regio Oost concessies om gemeenten te ontzorgen in het aanbestedingsproces en bij het contractmanagement. Dat biedt voordelen voor de gemeente, e-rijder en het elektriciteitsnet, zoals een gunstige prijs door schaalgrootte en de grootschalige uitrol van netbewust laden.

### **Nieuwe realiteit**

Ruimte op het elektriciteitsnet is een belangrijke randvoorwaarde voor het realiseren van de doelstellingen uit de samenwerkingsovereenkomst. In beide provincies is netcongestie afgekondigd en komen aanvragen voor grootverbruikaansluitingen in de wachtrij. Voor deze opgave heeft dat in eerste instantie consequenties voor de realisatie van snelladers, grotere laadpleinen en voor bedrijven die laadinfrastructuur voor hun wagenpark willen realiseren. Doordat alle sectoren op zoek



zijn naar ruimte loopt het laagspanningsnet versneld vol. Dit betekent dat de realisatie van reguliere laadpalen in de toekomst mogelijk ook niet langer vanzelfsprekend is.

Dit lijkt de nieuwe realiteit voor de komende jaren, tot 2030 wanneer de benodigde aanpassing van het hoogspanningsnet naar verwachting klaar is. Daarnaast zijn netverzwaringen nodig op het midden- en laagspanningsnet. Tegelijkertijd gaat de transitie van elektrisch rijden door. NAL-regio Oost zoekt daarom met de netbeheerders naar maatwerkoplossingen om ook binnen deze context e-rijders voldoende laadzekerheid te kunnen bieden.

Laadinfrastructuur is ook een deel van de oplossing. Netbewust laden stuurt op wanneer er wordt geladen om zo de piekbelasting te verminderen. Een vorm van flexibiliteit waarin de sector voorloopt op andere sectoren en naar verwachting ook na 2030 nodig is. Daarnaast is het belangrijk dat wanneer het hoogspanningsnet verzaagd is ook de onderliggende netten klaar zijn voor de nieuwe aanvragen voor netaansluitingen. Met de landelijke NAL-werkgroep Prognoses zet NAL-regio Oost in om te zorgen dat de toekomstige laadbehoefte inzichtelijk is en wordt meegenomen in de investeringsplannen van de netbeheerders.

De aanpak houdt rekening met andere beleidsopgaven die ook vermogen van het elektriciteitsnet vragen. We kijken per gebied of er ruimte is, of we ruimte kunnen creëren en welke andere initiatieven er zijn die om ruimte op het net vragen. De prioritering van activiteiten ligt in principe bij de gemeente. Gezamenlijk met onze partners, gemeenten, netbeheerders en bedrijven, zoeken we naar oplossingen.

Andere randvoorwaarden waar we mee te maken hebben zijn de schaarse fysieke ruimte voor bijvoorbeeld (logistieke) laadpleinen en de menskracht die nodig is om het laadnetwerk te realiseren.

## 2. Wat gaan we doen?

### Wat we blijven doen

De aanpak met laadconsulenten werkt goed en zetten we voort. Laadconsulenten helpen gemeenten bij het actualiseren van de laadvisie en beleid, met vraagstukken waar de gemeente mee zit en om de benodigde interne capaciteit voor de opgave te organiseren.

Ook bouwt GO-RAL 2024-2025 voort op de aanpak voor personenvervoer en logistiek. Een aanpak voor laadinfrastructuur voor nieuwe modaliteiten, zoals bouwmaterieel, scheepvaart en autobussen, werken we landelijk uit om zo de beschikbare kennis optimaal te benutten.

### Netcongestie is en blijft een grote uitdaging

Hoofdstuk 1 beschrijft de uitdagingen rondom netcongestie in meer detail. GO-RAL 2024-2025 gaat hier vanuit drie lijnen mee om:

- a. De impact van laden op het elektriciteitsnet verminderen;
- b. De e-rijder laadzekerheid bieden, zowel de particulier als de ondernemer;
- c. Inzicht in wat waar wanneer nodig is aan laadinfrastructuur, om te zorgen dat het hoogspanningsnet én het regionale elektriciteitsnet toegerust zijn/worden op de toekomstige vraag van elektrisch vervoer.

In het vervolg van dit hoofdstuk is per modaliteit uitgewerkt wat NAL-regio Oost gaat doen. We houden daarbij de indeling aan zoals in de samenwerkingsovereenkomst. Het Plan van aanpak geeft voor het komende jaar in meer detail weer wat we gaan doen en hoe we invulling geven aan de afspraken uit de samenwerkingsovereenkomst.

### 2.1 Personenvervoer en bestelvoertuigen

Onder deze categorie vallen elektrische personenauto's, bestelauto's, deelauto's en doelgroepenvervoer. Voor het merendeel laden deze voertuigen bij reguliere laders, omdat het goedkoper is dan snelladen en de e-rijder geen 'wachtijd' ervaart. Bij voorkeur wordt geladen op eigen terrein maar voor e-rijders zonder eigen oprit zijn reguliere laadpalen in de openbare ruimte nodig. Snelladen gebeurt langs de hoofdwegen of binnenstedelijk. Naast personenauto's zijn binnenstedelijke snelladers ook interessant voor 'veelrijders', zoals taxi's, bestelvoertuigen en doelgroepenvervoer.

De belangrijkste uitdaging voor laadinfrastructuur is de beperkte ruimte op het elektriciteitsnet. Dit heeft gevolgen voor de realisatie en het gebruik van laadinfrastructuur. Voor reguliere laders, die een aansluiting hebben op het laagspanningsnet, verloopt de uitrol nog redelijk, al moet wel steeds vaker een alternatieve locatie worden gezocht omdat eerst een aanpassing op het regionale elektriciteitsnet nodig is. Voor de uitrol van snelladers is de netcongestie een direct probleem.

Snelladers vragen (bij voorkeur) een grootverbruikaansluiting en in NAL-regio Oost is daarvoor een wachtrij tot het hoogspanningsnet is verzwaard (2030).

We zoeken naar mogelijkheden om ruimte te creëren op het net en die zo goed mogelijk te benutten. Reguliere laadpalen zijn geschikt voor slim laden omdat auto's over het algemeen langer aan de laadpaal aangesloten staan dan de tijd die nodig is om vol te laden. Bij snelladen is dat anders en is er weinig ruimte voor netbewust laden zonder dat de e-rijder daar hinder van ondervindt. De reguliere publieke laadpalen zijn qua hardware al voorbereid om slim laden toe te passen.

De aanpak richt zich op het toepassen van netbewust laden op reguliere publieke laadpalen, op maatwerkondersteuning voor gemeenten die aan de slag willen met snelladers en op het stimuleren van laadinfrastructuur op semipubliek en privaat terrein.

### 2.1.1 Reguliere laadpalen in de publieke ruimte

#### Concessie

NAL-regio Oost organiseert aanbestedingen voor de plaatsing, het beheer en de exploitatie van reguliere laadpalen in de publieke ruimte. Aan de lopende concessie nemen inmiddels 72 van de 77 gemeenten deel. Daarnaast voert de NAL-regio het contractmanagement voor publieke laadpalen uit eerdere concessies en besteden bestaande publieke laadpalen opnieuw aan als de contractperiode afloopt.

Hieronder de belangrijkste acties ten aanzien van de concessies de komende periode:

- **Besluit verlenging**  
De lopende aanbesteding met Vattenfall InCharge loopt tot medio 2025 en de plaatsingstermijn kan met twee keer één jaar worden verlengd. In april 2024 moet duidelijk zijn of wij willen verlengen om te zorgen voor voldoende voorbereidingstijd wanneer een nieuwe aanbesteding moet worden voorbereid. Er is in de onderliggende overeenkomsten tussen provincie, gemeenten en concessiehouder afgesproken dat provincie Overijssel de deelnemende gemeenten consulteert en vervolgens namens alle gemeenten het besluit neemt om wel/geen gebruik te maken van de verlengingsoptie.
- **Faciliteren laadinfrastructuur voor deelauto's, doelgroepenvervoer en bestelauto's**  
In de lopende concessie reguliere laadpalen faciliteren we de plaatsing van laadinfrastructuur voor deelauto's, doelgroepenvervoer en bestelauto's. Als er geen mogelijkheid is om op eigen terrein te laden en er niet al een laadpaal in de buurt staat, kunnen eigenaren en/of gebruikers van een elektrische bestelauto, deelauto of buurtbus een laadpaal aanvragen vanuit de concessie. Voor deelauto's geldt dat wanneer beide parkeerplekken bij een laadpaal worden gereserveerd voor een deelauto de laadpaal buiten de concessie valt. In dat geval is de gemeente vrij om met een andere partij afspraken te maken om een laadpaal te plaatsen. Daarnaast kunnen gemeenten de plankaarten die voor de concessie worden

gebruikt benutten voor de aanbesteding doelgroepenvervoer. De plankaart biedt inzicht in of er al laadpalen gepland staan in de buurt van de woonadressen van chauffeurs.

- **Toepassen Netbewust laden**

De problemen op het elektriciteitsnet zijn groot en daarom wordt het nog belangrijker om de ruimte slim te gebruiken. We willen op de reguliere laadpalen in de openbare ruimte grootschalig netbewust laden doorvoeren. Dit betekent dat voertuigen kunnen laden op momenten dat er voldoende ruimte is op het elektriciteitsnet en minder vermogen krijgen wanneer er weinig ruimte is. Zo vermindert de druk op het elektriciteitsnet tijdens piekmomenten. Vanuit de NAL is de Handreiking Netbewust laden<sup>3</sup> opgesteld waarin de methodiek is beschreven. Technisch zijn de publieke laadpalen geschikt om slim te laden, maar aanvullende afspraken zijn nodig nu de precieze methodiek duidelijk is. We gaan in gesprek met de concessiehouders en netbeheerders om tot deze aanvullende afspraken te komen.

- **Aanbesteden bestaande laadpalen waarvan de contractperiode afloopt**

Van sommige publieke laadpalen die vanuit een regionale concessie zijn geplaatst loopt het contract de komende periode af. In dat geval ondersteunt NAL-regio Oost gemeenten bij het opnieuw in de markt zetten van deze laadpalen. In 2024 doet de NAL-regio dit voor gemeenten die laadpalen hebben vanuit een concessie die in 2014 is gegund aan Equans en medio 2024 afloopt. Op verzoek van de gemeenten en in lijn met de GO-RAL 2020-2023<sup>4</sup> faciliteert NAL-regio Oost de aanbesteding voor de vervanging, het beheer en de exploitatie van deze laadpalen. In de uitvraag wordt netbewust laden als eis opgenomen. NAL-regio Oost voert ook het contractmanagement uit namens de gemeenten.

- **Uitrolplanning voor een planmatige realisatie**

NAL-regio Oost zet zich in om de plaatsing van laadpalen soepel en snel te laten verlopen. Daarvoor is in de samenwerkingsovereenkomst afgesproken dat de NAL-regio zorgt voor een stabiele werkvoorraad en bij voorkeur per kwartaal een uitrolplanning aanlevert bij de netbeheerders. De uitrolplanning is een overzicht van de geplande te plaatsen publieke laadpalen met een zichttermijn van twee jaar. Met behulp van de uitrolplanning zorgt de netbeheerder voor een toereikende personele capaciteitsplanning, waarin staat hoe de netbeheerder borgt dat de aanvragen tijdig worden verwerkt. Dit gaan we met de regionale netbeheerders verder vormgeven.

### **Ondersteunende instrumenten**

Om gemeenten te helpen regie te nemen op de uitrol van laadinfrastructuur biedt NAL-regio Oost een aantal ondersteunende instrumenten aan. Namelijk: aanvraag-/en realisatieportal (workflow), plankaart personenvervoer en een monitoringsdashboard. Deze instrumenten zijn beschikbaar voor

---

<sup>3</sup> [Handreiking Netbewust laden](#)

<sup>4</sup> [Herijking GO-RAL 2020-2023](#)

alle gemeenten. De workflow en plankaart zijn verplicht voor gemeenten die deelnemen aan de concessie reguliere laadpalen in de publieke ruimte.

Landelijk werken we mee aan een gezamenlijk data-platform dat is ondergebracht bij het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW). Ons monitoringsdashboard is gekoppeld aan het landelijke data-platform en maakt de data op een gebruiksvriendelijke manier toegankelijk voor gemeenten. In de periode 2024-2025 gaan we in verband met aflopende contracten na hoe we verder invulling geven aan de instrumenten. Uitgangspunt is om gemeenten hierin te blijven ondersteunen.

### **Basisnetwerk voor regulier laden**

Voor reguliere publieke laadinfrastructuur is de definitie landelijk dekkend laadnetwerk<sup>5</sup> al uitgewerkt. In de samenwerkingsovereenkomst is opgenomen dat we streven naar een basisnetwerk voor regulier laden van elektrische personen- en bestelvoertuigen voor 2026. Begin 2024 stelt NAL-regio Oost een aanpak op hoe te komen tot het basisnetwerk. Samen met de gemeenten brengen we in beeld waar de zogeheten ‘witte vlekken’ liggen en of er al plannen zijn om op die locatie een laadpaal te plaatsen. Dit zijn plekken waar nog geen publieke laadpaal staat maar dit wel gewenst is. Gemeenten die deelnemen aan de concessie kunnen de proactieve laadpalen inzetten om witte vlekken op te vullen. Met niet concessie-gemeenten gaat de NAL-regio in gesprek hoe deze witte vlekken kunnen worden ingevuld. Het kan zijn dat er goede redenen zijn waarom er geen laadpunt nodig is in een zogeheten witte vlek. De laadconsulenten brengen dit samen met de gemeenten in beeld.

- **Verdichten van het basisnetwerk**

In de ‘definitie landelijk dekkend laadnetwerk voor regulier laden’ is ook de methodiek beschreven hoe je laadpalen bijplaatst, het zogeheten ‘verdichten van het basisnetwerk’. We gaan met de concessiehouder van de lopende concessie in gesprek om afspraken te maken hoe we de methodiek voor het verdichten van het basisnetwerk kunnen doorvoeren binnen de concessie. In een nieuw te organiseren concessie nemen we deze methodiek als eis op in de uitvraag.

## **2.1.2 Snelladen**

### **Toekomstbeeld en definitie van een landelijk dekkend netwerk**

Landelijk gaan we met onze partners aan de slag om te komen tot een toekomstbeeld en definitie van een landelijk dekkend netwerk voor snelladen voor personen- en bestelvoertuigen. In dit proces is nadrukkelijk aandacht voor de samenhang tussen de snelladers langs rijkswegen, regionale en lokale wegen. De nog te bepalen definitie ‘dekkend netwerk’ bepaalt waar het basisnetwerk snelladers aan moet voldoen en wanneer dit gereed moet zijn. De uitvoering om te komen tot een dekkend snellaadnetwerk is sterk afhankelijk van onder andere de beschikbare ruimte op het elektriciteitsnet en de beschikbare oplossingen.

---

<sup>5</sup> [Toelichting definitie landelijk dekkend netwerk voor reguliere laadinfrastructuur](#)

- **Realisatie binnenstedelijke snelladers**

Voor binnenstedelijke snelladers is in 2023 verkend of een concessie voor gemeenten is te organiseren, zoals is gedaan voor reguliere laadpalen. Uit de verkenning kwam geen oplossing die de markt voldoende zekerheid biedt en waar mee we laadinfrastructuur op een goede manier kunnen inpassen op het net. Een concessie is daarom nu niet haalbaar, maar de behoefte bij gemeenten om aan de slag te gaan met snelladers is er wel. Daarom werken we uit hoe we met maatwerk gemeenten kunnen ondersteunen bij hun plannen voor snelladers.

**Aanwijzen en realisatie provinciale snellaadlocaties**

In de NAL is afgesproken dat provincies snellaadlocaties aanwijzen langs provinciale wegen. Beide provincies zijn bezig met het bepalen van potentiële locaties en het opstellen van beleid voor snelladers. Bij het aanwijzen van locaties houden we rekening met de samenhang tussen de snelladers langs rijks- regionale- en lokale wegen. In het beleid gaan we onder andere in op de criteria voor geschikte locaties, de rol van de provincie en de voorwaarden die gelden voor het realiseren van aangewezen snellaadlocaties.

### 2.1.3 Laadpalen in de semipublieke en private ruimte

**Aanpak semipublieke en private laadinfrastructuur**

Een dekkend laadnetwerk bestaat uit laadinfrastructuur op privaat, semipubliek en publiek terrein. NAL-regio Oost hanteert de 'Ladder van laden' als leidraad waarbij de e-rijder bij voorkeur laadt op eigen of semipubliek terrein en als dat niet kan in de openbare ruimte. Op die manier is impact van laadinfrastructuur op de openbare ruimte beperkt.

Tot nu toe lag de focus van NAL-regio Oost en de meeste gemeenten op de laadpalen in de openbare ruimte. De komende periode zetten we in op meer laadpalen op semipubliek en privaat terrein en het openstellen van deze laadinfrastructuur voor derden.

Begin 2024 ronden we een verkenning af naar mogelijkheden om het laden van elektrische voertuigen op privaat en semipubliek terrein te stimuleren en faciliteren. De resultaten nemen we mee in het opstellen van onze aanpak waarbij we voortbouwen op wat er al is en aankomt, landelijk en in andere NAL-regio's. Zoals ondersteuning van VvE's om laadinfrastructuur te realiseren (landelijk)<sup>6</sup>, een landelijke subsidieregeling voor private laadinfrastructuur, en hoe je bedrijven kan stimuleren om na kantooruren de laadinfrastructuur open te stellen voor omwonenden (o.a. aanpak NAL-regio Noord). Gemeenten kunnen wellicht een rol spelen via de jaarlijkse prestatieafspraken met woningcorporaties.

### 2.1.4 Overig

Rondom laadinfrastructuur voor personen- en bestelvoertuigen zijn er nog verschillende ontwikkelvragen. Het Plan van aanpak geeft aan welke kennisvragen er voor het komende jaar zijn.

---

<sup>6</sup> [www.vveladen.nl](http://www.vveladen.nl)



Regio-overstijgende kennisvragen pakken we waar mogelijk op binnen de landelijke NAL-samenwerking. De kennisvragen voor 2024 zijn (in willekeurige volgorde):

- Communicatie naar e-rijder bij toepassing netbewust laden
- Laadzekerheid in tijden van netcongestie
- VPA – praktijkervaringen delen
- Stimuleren van semipubliek en privaat laden (inclusief slim laden)
- Wat moet minimaal mee in de PMIEK-processen en hoe zorgen we voor betrouwbare informatie.
- Ruimtelijke inpassing – komen tot oplossingsrichtingen voor inpassing van grotere aantallen laadpalen in 2030-2035
- ZE Vracht: hoe omgaan met onzekerheden (batterij, waterstof, etc), ook in relatie tot prognoses
- Prijstransparantie (o.a. implementatie)

## 2.2 Elektrische Vrachtvoertuigen/Logistiek

In de logistieke sector neemt het aantal elektrische vrachtvoertuigen naar verwachting de komende jaren sterk toe. NAL-regio Oost ondersteunt en faciliteert de realisatie van een dekkend netwerk van publiek toegankelijke (snel)laadinfrastructuur voor elektrische vrachtvoertuigen. Het is belangrijk om te beseffen dat niet alles wat nodig is, op tijd beschikbaar zal zijn in verband met de afgekondigde netcongestie.

Elektrisch vrachtvervoer gaat op verschillende plekken met verschillende vermogens laden. Ook het tijdstip van laden verschilt. Het kan zowel overdag als 's nachts. NAL-regio Oost maakt onderscheid tussen laden op bedrijventerreinen, depot laden en onderweg laden. Allemaal zijn zij onderdeel van een dekkend laadnetwerk. In dit hoofdstuk is per onderdeel uitgewerkt hoe we hier als NAL-regio Oost de komende twee jaar invulling aan geven.

Bij elektrische vrachtvoertuigen bewaken we de voortgang en samenhang met het landelijk dekkend laadnetwerk voor elektrische vrachtvoertuigen zoals dat onder andere vanuit de AFIR-wetgeving is voorgeschreven. Ook regelgeving voor Zero Emissie (ZE) zones heeft invloed op de behoefte aan laadinfrastructuur. In NAL-regio Oost zijn zeven gemeenten die vanaf 2025 een ZE-zone invoeren voor vracht- en bestelvoertuigen. We denken met gemeenten en bedrijven mee over geschikte laadoplossingen en werken hierbij nauw samen met de netbeheerders. Ook sluiten we waar mogelijk aan op lopende initiatieven zoals de NAL Werkgroep Logistiek, Clean Energy Hubs, Logistiek Laden (Lola) en de Logistiek Makelaars die actief zijn in de regio.

### 2.2.1 Laden op bedrijventerreinen

De verwachting is dat minimaal 80% van de laadbehoefte plaatsvindt bij het bedrijf zelf. Waar bedrijven individueel snel tegen grenzen aanlopen bij het beter benutten van de netcapaciteit, biedt een bedrijventerrein meer mogelijkheden. Op de ruim 800 bedrijventerreinen in Gelderland en

Overijssel ontstaat een grote laadbehoefte. Daarom is een 'Bedrijventerreinen Aanpak' ontwikkeld. Deze aanpak helpt bedrijven, bedrijventerreinen, gemeenten en de netbeheerder in het realiseren van (gezamenlijke) laadinfrastructuur op een bedrijventerrein. Dit gebeurt door middel van een stappenplan. Op 4 bedrijventerreinen toetsen we het stappenplan in de praktijk. Dit levert twee resultaten op:

1. Verifiëren of het door ons geschetste proces klopt met de realiteit en de gewenste resultaten oplevert. De geleerde lessen gebruiken om het stappenplan en het plan van aanpak verder aan te scherpen.
2. Een Toolbox met geteste instrumenten die ondersteunen in het proces om (gezamenlijke) laadinfrastructuur op een bedrijventerrein te realiseren. De volgende alinea geeft een toelichting op de toolbox.

### **Toolbox**

De toolbox ontwikkelen we de komende twee jaar. Bedrijven, bedrijventerreinen, gemeenten, netbeheerders en andere organisaties betrokken bij de realisatie van laadinfrastructuur kunnen deze gebruiken. Een instrument uit de toolbox is zelfstandig en door meerdere partijen tegelijkertijd te gebruiken. In de uitvoering van de 'Bedrijventerreinen Aanpak' scherpen we de instrumenten uit de toolbox verder aan.

De instrumenten in de toolbox zijn ondersteunend aan het stappenplan. Ze zijn gecategoriseerd in Communicatie, Samenwerking, Financieel, Juridisch, Laadinfrastructuur en Netcapaciteit. Een voorbeeld van een instrument uit de toolbox is de netpotentiescan. Dit is een scan waarmee op een bedrijventerrein de elektriciteitsaansluitingen en de beschikbare capaciteit in kaart wordt gebracht. Op basis hiervan worden de meest geschikte oplossingsrichtingen voor (gezamenlijke) laadinfrastructuur voorgesteld.

### **Aansluiten bij andere initiatieven op bedrijventerreinen**

De elektrificatie van het vrachtvervoer is één van de vele verduurzaming opgaves waar bedrijven op een bedrijventerrein voor staan. Om hen te ondersteunen bij die opgave sluit NAL-regio Oost waar het kan aan bij lopende initiatieven. Bijvoorbeeld de ontwikkeling van een Smart Energy Hub of bij eigen initiatieven van ondernemers. Daarnaast legt de NAL-regio de verbinding met netwerkorganisaties zoals Logistics Overijssel. Dit heeft meerdere voordelen. Zoals structureel kennis en ervaringen uitwisselen met de verschillende initiatieven, gebruik maken van elkaars kennis en kunde en ervoor zorgen dat de communicatie voor een bedrijventerrein overzichtelijk blijft.

### **Logistieke Plankaarten**

Bedrijven, bedrijventerreinen en gemeenten willen graag weten wat er op hen afkomt met de elektrificatie van het vrachtvervoer. Inzicht is nodig in de behoefte voor de komende jaren en weten waar de knelpunten zowel ruimtelijk als op het elektriciteitsnet ontstaan. Daarmee kunnen zij nu de juiste keuzes maken om klaar te zijn voor de elektrificatie van het vrachtvervoer. Om deze reden ontwikkelt NAL-regio Oost logistieke plankaarten voor alle bedrijventerreinen in NAL-regio Oost. De plankaarten geven inzicht in het verwachte aantal elektrische voertuigen, benodigde

laadinfrastructuur en vermogens. Met de plankaarten zijn ook factsheets en netvisuals ontwikkeld. De factsheets geven per bedrijventerrein de verwachte elektrische vloot, laadinfrastructuur en het benodigde vermogen weer. In de netvisual is per bedrijventerrein zichtbaar hoe de toekomstige situatie is op het elektriciteitsnet. Deze zijn beschikbaar voor (collectieven van) bedrijven, gemeenten, parkmanagers, netbeheerders en andere partijen die met de aanpak aan de slag gaan.

De logistieke plankaarten zijn een momentopname. Wanneer een bedrijventerrein laadinfrastructuur gaat realiseren zijn actuele gegevens gewenst. Daarom werken we de komende twee jaar aan borging van structurele actualisatie van de plankaarten.

## 2.2.2 Laden bij het eigen bedrijf

Naast de aanpak op bedrijventerreinen, biedt NAL-regio Oost individuele logistieke ondernemers de mogelijkheid tot advies. De Technisch Adviseur Logistieke Laadinfra van de NAL-regio levert voor deze ondernemers maatwerk in de vorm van advies over elektrificatie en laadinfrastructuur. De technisch adviseur is beschikbaar voor alle logistieke bedrijven in Gelderland en Overijssel. Daarnaast brengen we de komende twee jaar in kaart hoe groot de groep van logistieke ondernemers is die niet op een bedrijventerrein zitten.

## 2.2.3 Laden onderweg

Het zwaartepunt van laden onderweg vindt plaats langs corridors in Gelderland en Overijssel, zoals de corridors A1, A12, A15, A28 en A50. Het onderzoek 'Corridorladen voor trucks'<sup>7</sup> laat zien dat er grote aantallen laadlocaties voor trucks nodig zijn. NAL-regio Oost verwacht hierbij dat het Rijk hierin het initiatief neemt. Waar mogelijk ondersteunen we het Rijk hier actief bij.

Voor laadinfrastructuur langs de corridors werkt NAL-regio Oost al actief samen met het Rijk in het landelijke programma Logistieke Laadinfrastructuur (Lola). Dit programma jaagt een publiek toegankelijk logistiek snellaadnetwerk aan. In Gelderland en Overijssel zijn 10 zoekgebieden aangewezen die interessant zijn als locatie voor een publiek toegankelijk logistiek laadplein. De komende twee jaar onderzoeken we of deze gebieden daadwerkelijk geschikt zijn voor logistieke laadinfrastructuur en bepalen gezamenlijk de rolverdeling om toe te werken naar realisatie. Hierbij werkt NAL-regio Oost nauw samen met LoLa, het ministerie van I&W, OostNL en de betreffende gemeenten.

Rondom laden langs corridors komen vraagstukken over grondposities en het vroegtijdig aanvragen van een netaansluiting aan bod. De komende twee jaar gaan we met deze vraagstukken aan de slag. NAL-regio Oost richt zich op het inzichtelijk maken van het proces om ruimte beschikbaar te maken voor laadlocaties. Ook werkt Rijkswaterstaat aan de Verzorgingsplaatsen van de toekomst. Concreet

---

<sup>7</sup> Corridorladen voor Trucks, Buck Consultants International

betekent dit dat we kijken naar de link met truckparkings, verzorgingsplaatsen en publieke logistieke snel- en reguliere laadpleinen.

Daarnaast zijn de A1 en de A15 onderdeel van het Trans-European Transport Network programma (TEN-T programma). Dit is een Europees programma waarbij het vervoersnetwerk op internationale corridors op een duurzame manier wordt verbeterd en de economie wordt gestimuleerd. We volgen de ontwikkelingen van het TEN-T programma en zoeken de samenwerking op wanneer nuttig en nodig.

## 2.3 Elektrisch bouwmaterieel

Samen met de andere NAL-regio's en het Rijk ontwikkelt NAL-regio Oost een 'Aanpak Laadinfrastructuur voor Elektrisch Bouwmaterieel'. Daarnaast houdt de NAL-regio in de ontwikkeling van laadinfrastructuur zoveel mogelijk rekening met toegankelijkheid voor bouwmaterieel. In samenhang met het programma 'Schoon en Emissieloos Bouwen' geven we de route naar emissieloos bouwmaterieel vorm. Ook nemen we waar mogelijk bouwmaterieel mee in de logistieke aanpak.

## 2.4 Elektrische scheepvaart

Samen met het Rijk en de netbeheerders werkt NAL-regio Oost aan een definitie voor een landelijk dekkend netwerk en een 'Aanpak Laadinfrastructuur voor Elektrische Scheepvaart'. Het Rijk staat aan de lat om een landelijk netwerk van publieke walstroompunten op Rijksligplaatsen voor de binnenvaart te realiseren. NAL-regio Oost communiceert de komende twee jaar actief over koppelkansen, met name op het elektriciteitsnet, tussen walstroompunten en laadinfrastructuur in de nabije omgeving.

## 2.5 Elektrische autobussen

Met de andere samenwerkregio's stelt NAL-regio Oost de definitie op van een landelijk laadnetwerk voor elektrische autobussen. De ontwikkeling van laadinfrastructuur houdt waar mogelijk en relevant rekening met de toegankelijkheid voor deze doelgroep, zodat autobussen van de laadinfrastructuur gebruik kunnen maken (bv. doorrijhoogte). De realisatie van de elektrificatie van OV-bussen en ontwikkeling van het laadnetwerk krijgen in provinciale OV-concessies vorm. De provincie werkt samen met Decentrale Openbaar Vervoer Autoriteiten aan dit netwerk. NAL-regio Oost zorgt dat de informatie over toekomstige laadlocaties wordt meegenomen in de prognoses die input zijn voor de investeringsplannen van de netbeheerders.

## 2.6 Netcapaciteit

Een belangrijke randvoorwaarde bij de realisatie van een dekkend laadnetwerk is voldoende ruimte op het elektriciteitsnet. In de NAL-overeenkomst is daarover het volgende afgesproken tussen Rijk, regio's en netbeheerders:

*“Partijen spannen zich in om laadinfrastructuur efficiënt in te passen in het energiesysteem en de laadbehoefte integraal mee te nemen in de ontwikkeling van het energiesysteem van de toekomst.”*

Dat gebeurt door gezamenlijk prognoses op te stellen, borgen van de vermogensbehoefte van mobiliteit in programmering en prioritering zoals LAN (Landelijk Actieprogramma Netcongestie) en PMIEK's (Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat), het implementeren van het landelijke actieplan Slim Laden voor Iedereen (SLVI) en het werken aan mitigerende maatregelen. Daarbij wisselen partijen relevante informatie actief met elkaar uit en doen dat zodanig dat mensen en middelen zo effectief mogelijk worden ingezet.

NAL-regio Oost levert input over de ontwikkeling van laadinfrastructuur aan de PMIEK's en de provinciale energievisie. Zo komt de energievraag vanuit mobiliteit in de planvorming van het toekomstige energiesysteem en in de investeringsplannen van de netbeheerders. Het is cruciaal dat mobiliteit meetelt, niet alleen als 'vrager' van energie, maar ook als bijdrage aan een slim en efficiënt energiesysteem ('batterijen op wielen').

In NAL-regio Oost is er sprake van netcongestie. Dat betekent dat niet altijd en overal op aanvraag een netaansluiting met voldoende capaciteit beschikbaar is. Het kan tot enkele jaren duren totdat aansluiting en transportvermogen beschikbaar komen. Deze situatie zal naar verwachting pas rond 2030 (grotendeels) zijn opgelost.

Onvoldoende netcapaciteit geldt niet alleen voor zwaardere aansluitingen die nodig zijn voor bijvoorbeeld (binnenstedelijke) snelladers en voor bedrijven die grote vermogens nodig hebben om hun wagenpark te kunnen elektrificeren. We zien steeds vaker dat ook reguliere laadpalen voor personenvervoer niet direct geplaatst kunnen worden vanwege onvoldoende netcapaciteit. Dan zijn vaak eerst aanpassingen aan het lokale elektriciteitsnet nodig (zwaardere kabels, aanpassingen/nieuwbouw transformatorhuisjes etc.). Dit heeft consequenties voor het tempo waarin de opgave wordt gerealiseerd.

Om met dat gegeven toch een hoogwaardig en dekkend laadnetwerk te realiseren vraagt specifieke inzet en naadloze samenwerking. Van overheden en netbeheerders, maar bijvoorbeeld ook van concessiehouders, bedrijven en andere marktpartijen. Vaak moet nader worden onderzocht welke mogelijkheden er zijn en is maatwerk nodig.

Hoofdstuk 2.6.3. beschrijft de samenwerking met het Gelderse GEIS en Overijsselse SNIP (het integraal programmeren van energie-infrastructuur) en de samenwerking met de (regionale)

netbeheerders. Zo pakt NAL-regio Oost zijn provinciale rol in het efficiënt ontwikkelen en delen van kennis en het slim inzetten van mensen en middelen in de provincies.

### 2.6.1 Aanpak netimpact

De aanpak netimpact onderzoekt hoe de afgekondigde congestie er precies uit ziet en welke oplossingsrichtingen er zijn. Niet op elk moment, even lang en op elke locatie is sprake van congestie. Het onderzoek verschaft inzicht in de invloed op de opgave. Samenwerkende partijen hebben deze inzichten, tezamen met concrete handvatten, nodig om ondanks netcongestie de gezamenlijke opgaven te realiseren. NAL-regio Oost wil inzichten in beschikbare capaciteit op bestaande aansluitingen, flexibele contracten en (een basisversie van) Netbewust Laden.

Deze aanpak wordt getoetst in een aantal werksessies met een kleine groep gemeenten. Dit resulteert in een handreiking die aan de overige gemeenten wordt aangeboden. Op basis van de genoemde inzichten met betrekking tot huidige en toekomstige netcapaciteit, kunnen keuzes worden gemaakt in het ruimtelijk domein, in de tijd en inzet van middelen.

### 2.6.2 Samenwerking met netbeheerders

NAL-regio Oost onderscheidt zich doordat vijf regionale netbeheerders in het gebied actief zijn: Liander, Enexis, Coteq, Rendo en Stedin. Een goede samenwerking met alle betrokken partijen, netbeheerders, gemeenten en concessiehouder, op strategisch en operationeel niveau, is essentieel voor een effectieve aanpak. NAL-regio Oost speelt een belangrijke rol door als concessieverlener te zorgen voor soepele afstemming tussen concessiehouder, gemeenten en netbeheerders. Dit versnelt het plaatsingsproces van laadpalen. De aanpak netimpact zorgt voor het juiste begrip van de implicaties van netcongestie. Daar zijn bijvoorbeeld partijen die willen samenwerken op bedrijventerreinen bij gebaat.

De netbeheerders geven aan dat de beschikbare capaciteit beperkt is, ook voor het uitzoeken van de vele vragen die wij hebben om maatwerk vorm te kunnen geven. Samen met de netbeheerders werken we een aanpak uit waarin we aangeven welke thema's en zoekvragen we hebben en gaan we in gesprek over een prioritering en hoe we gezamenlijk aan de informatiebehoefte invulling kunnen geven.

Concreet werkt NAL-regio Oost aan:

- Het verkrijgen van inzicht in de planning van capaciteit bij de betrokken partijen in relatie tot de laadpaal-concessies;
- Gezamenlijke aanpak met daarin uitgewerkt welke informatie nodig is en hoe hier met elkaar invulling aan te geven;



- De versnelde uitrol van Netbewust laden en uitvoering van het Actieplan Slim Laden Voor Iedereen, met aandacht voor (over)belasting van het elektriciteitsnet, communicatie richting de e-rijders en in samenwerking met de concessiehouders;
- Een bijdrage aan actuele prognoses;
- Advies over inzet van maatregelen om het net te ontlasten, zogenaamde mitigerende maatregelen;
- Het onderzoeken van mogelijkheden om de elektrische auto in te zetten als 'Batterij op wielen' om pieken in het elektriciteitsnetwerk te verminderen en daarmee te gebruiken als 'congestieverzachter'.

### 2.6.3 GEIS/SNIP, PMIEK, interne afstemming

Zowel provincie Gelderland als provincie Overijssel werken aan een integrale aanpak van de energie-infrastructuur van de toekomst. Dat gebeurt in het Overijsselse SNIP en Gelderse GEIS.

De druk op het elektriciteitsnet dwingt om goed na te denken over wat we waar en wanneer willen realiseren. De actuele vraagstukken rondom netcongestie vragen om inzicht in, en slimme afstemming van, de energievraag uit de verschillende sectoren, zoals woningbouw, industrie en mobiliteit. Domweg omdat niet alles overal en direct kan worden gerealiseerd. Deze aanpak biedt bouwstenen om in beeld te brengen welke delen van het energienetwerk op welk moment moeten worden verzaamd.

NAL-regio Oost sluit aan bij deze aanpak. Dit doet de NAL-regio door de juiste informatie met betrekking tot mobiliteit in het proces mee te geven en bij te dragen door gedetailleerde inzichten en prognoses over de ontwikkelingen van elektrisch personenvervoer, logistiek en andere modaliteiten.. Deze input zorgt ervoor dat het duidelijk is welke laadinfrastructuur, op welke locaties en vanaf welk moment nodig is, zodat de realisatie van het netwerk zo slim mogelijk kan worden gepland.

NAL-regio Oost sluit ook aan bij processen die de regionale netbeheerders organiseren met de gemeenten over integraal programmeren.

## 3. Organisatie

### 3.1 Regionaal

In NAL-regio Oost werken provincies Gelderland en Overijssel samen in één team. De beleidsmedewerkers vanuit de provincies vormen samen met de laadconsulenten, contractmanagers, ondersteuner en communicatiemedewerker het kernteam. Elke laadconsulent heeft met de gemeenten van zijn regio regulier regio-overleg. Voor Logistieke laadinfrastructuur is

een team gevormd waar ook de technisch adviseur logistieke laadinfrastructuur, een projectmedewerker en projectleiders voor de uitvoering van de bedrijventerreinenaanpak deel van uitmaken. Gaandeweg kan de flexibele schil veranderen, afhankelijk van de behoefte.

Elke zes weken is er communicatieoverleg tussen de communicatieadviseur en vanuit beide provincies de beleidsadviseur en woordvoerder.

Daarnaast leggen teamleden binnen de provincie actief de verbinding met collega's die werken aan relevante beleidsvelden, zoals de PMIEK, mobiliteit, goederenvervoer, werklocaties, smart energy hubs en clean energy hubs.

Met de regionale netbeheerders is er elke zes weken strategisch overleg. De regionale netbeheerders Enexis en Liander vertegenwoordigen in dit overleg Rendo, Coteq en Stedin. De provincies hebben daarnaast individueel contact met regionale netbeheerder(s).

Twee keer per jaar is er een Stuurgroep van NAL-regio Oost. Hieraan nemen deel:

- Vanuit beide provincies een gedeputeerde;
- Een wethouder namens elke RES-regio (acht in totaal voor NAL-regio Oost)
- Een vertegenwoordiger van Enexis en Liander, mede namens Rendo, Coteq en Stedin.

Afhankelijk van de agenda kan de groep deelnemers aan de Stuurgroep in omvang verschillen, zoals eerder is gedaan in de regionale Stuurgroep van september 2023.

Voorafgaand aan de stuurgroep is een ambtelijke voorbespreking voor alle geïnteresseerde gemeenten van NAL-regio Oost. Tijdens de voorbespreking wordt de agenda van de regionale Stuurgroep toegelicht en is er ruimte om de agenda nog aan te passen.

Naast de stuurgroep informeert NAL-regio Oost de bestaande ambtelijke en bestuurlijke mobiliteitsoverleggen in de regio (vervoersberaden in Gelderland, Mobiliteitsdagen in Overijssel). Ook zoeken we de verbinding met de regionale PMIEK overleggen.

## 3.2 Landelijk

De landelijke NAL-structuur bestaat uit de NAL-stuurgroep, NAL-programmateam, NAL Bestuurlijk Overleg, verschillende inhoudelijke werkgroepen en het NAL-regio overleg. NAL-regio Oost is goed vertegenwoordigd in de landelijke overleggen en zoekt actief de samenwerking op om van elkaar te leren, de ervaringen van andere NAL-regio's goed te benutten en onze ervaringen te delen.

## 3.3 Communicatie

NAL-regio Oost heeft een communicatieplan voor de brede GO-RAL aanpak en een specifieke uitwerking voor het onderwerp Logistiek. We actualiseren beide communicatieplannen op basis van het Plan van aanpak, zodat de boodschap en de inzet van onze communicatiemiddelen goed aansluiten bij de activiteiten van het komende jaar.

Informatiedeling vindt plaats via de maandelijkse nieuwsbrief en [regionale pagina op de landelijke NAL-website](#). Uitgangspunt is om informatie zoveel mogelijk in het openbare deel van de website te delen. Wanneer dat niet kan, zoals bij vertrouwelijke aanbestedingsstukken, vindt informatiedeling plaats op de besloten omgeving van NAL-regio Oost op de landelijke NAL-website.

## 4. Begroting

Het totaal te besteden budget (rekening houdend met afdracht aan het btw-compensatiefonds) voor NAL-regio Oost voor de periode t/m 31-12-2025 is € 6.890.931, -. Het budget wordt besteed aan inzet van menskracht (provinciaal en laadconsulenten) en het uitbesteden en aanbesteden van opdrachten en adviezen.

Om zo efficiënt mogelijk gebruik te maken van de rijksbijdrage is het mogelijk voor alle gemeenten om gebruik te maken van de opdrachten en adviezen die de NAL-regio inkoopt en begeleidt. Zo is kostenvoordeel te behalen en zetten we de beschikbare provinciale en gemeentelijke menskracht efficiënt in.

Het budget bestaat volledig uit een specifieke uitkering (SPUK) van het Rijk. Vanwege het verschil in grootte (aantal gemeenten) spreken de provincies af dat het uitgangspunt is dat Gelderland 60 procent van de rijksbijdrage ontvangt en Overijssel 40 procent.

De verantwoording van de NAL-middelen gebeurt conform de afspraken uit de samenwerkingsovereenkomst tussen NAL-regio's, het ministerie van I&W en de regionale netbeheerders.

In hoofdstuk 5 staan hierover nadere werkafspraken tussen de provincies.

### **Uitgaven**

Voor 2024 en 2025 is een inschatting gemaakt van de verwachte uitgaven. In het plan van aanpak is de begroting jaarlijks verder uitgewerkt.

Belangrijke kostenposten voor de periode 2024-2025 zijn de inzet van menskracht (ruim 9 ton per jaar) en het uitbesteden en aanbesteden van opdrachten en adviezen (ruim 8 ton per jaar).

Onder de opdrachten en adviezen vallen onder meer:

- Maatwerkondersteuning voor de realisatie van binnenstedelijke snelladers;
- Ontwikkelen van instrumenten voor de toolbox Bedrijventerreinenaanpak;
- Uitvoering van verkenningen.

Naast bovenstaande kostenposten is een deel van de SPUK-gelden bedoeld om de witte vlekken op te lossen. Hiervoor is een bedrag gereserveerd van 800.000 in de jaren 2024 en 2025.

Tot slot is een substantieel bedrag gereserveerd om enkele doelen te versnellen dan wel aan te jagen. Hiervoor wordt in eerste instantie gedacht aan versnelling op het gebied van de bedrijventerreinenaanpak, snelladen, en aan manieren om de impact op het elektriciteitsnet te verminderen. In de loop van 2024 krijgt dit verder vorm.

### Overzicht inkomsten en uitgaven

Onderstaand de inkomsten en de geschatte uitgaven in een overzicht. Het budget voor 2023 vanuit de nieuwe SPUK heeft NAL-regio Oost eind 2023 ontvangen. De bestedingen in 2023 zijn grotendeels gedekt met middelen uit de SPUK NAL 2020-2023. De nieuwe middelen zorgen voor dekking voor de jaren 2024 en 2025.

**Tabel 1 – Inkomsten en uitgaven**

<b>Inkomsten NAL Oost in € (afgerond)</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
SPUK NAL Oost	4.000.000	3.000.000
<hr/>		
<b>Uitgaven NAL Oost in €</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Personeel/menskracht	900.000	900.000
Opdrachten/adviezen	800.000	800.000
Witte Vlekken	800.000	800.000
<hr/>		
Stimulering	1.500.000	500.000
<hr/>		
<b>Totaal</b>	<b>4.000.000</b>	<b>3.000.000</b>

## 5. Werkafspraken

In de samenwerkingsovereenkomst tussen provincies, het ministerie van I&W en de regionale netbeheerders is onder andere het volgende afgesproken:

- Het ministerie van I&W stelt € 7.253.012 beschikbaar aan NAL-regio Oost voor de periode t/m december 2025 via een specifieke uitkering (SPUK). Hiervan wordt 5% afgedragen aan het btw-compensatiefonds. Netto is het budget € 6.890.931, -;
- De Rijksoverheid en de NAL-regio's maken uiterlijk in 2025 afspraken om de financiering van de uitvoering van deze overeenkomst na 2025 verder te organiseren. Als dit niet lukt, kunnen 'de NAL-regio's hun verantwoordelijkheden niet nakomen en worden nieuwe afspraken gemaakt;
- De bijdrage moet worden ingezet ten behoeve van het opstellen en uitvoeren van de GO-RAL;
- Provincie Gelderland functioneert als bestuurlijk en ambtelijk aanspreekpunt en initiatiefnemer van NAL-regio Oost.

Vanuit de rol als bestuurlijk en ambtelijk aanspreekpunt van NAL-regio Oost heeft provincie Gelderland de specifieke uitkering Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2023-2025 aangevraagd. Gelderland ontvangt namens de NAL-regio de beschikking, het geld en is verantwoordelijk voor de verantwoording van de besteding van de NAL-middelen aan de rijksoverheid. Voor de verantwoording levert provincie Gelderland het inzicht in de invulling en aanwending van de NAL-middelen aan de rijksoverheid via het systeem van single information, single audit (SiSa).

De uitvoering van de GO-RAL doen de provincies nadrukkelijk samen.

### 5.1 Verdeling, aanwending en verantwoording van de middelen

De provincies maken de volgende werkafspraken die gelden voor de duur van de samenwerking als NAL-regio Oost:

- a. Vanwege het verschil in grootte (aantal gemeenten) spreken de provincies af dat Gelderland 60% van de rijksbijdrage ontvangt en Overijssel 40%. Na het vaststellen van de GO-RAL door de Gedeputeerde Staten van Overijssel en Gelderland, met daarin de voorgestelde verdeling van de NAL-rijksbijdrage, stuurt provincie Overijssel een schriftelijk verzoek aan provincie Gelderland om het afgesproken deel van de SPUK gelden over te maken aan provincie Overijssel.



- b. De provincies besteden de rijksmiddelen voor de NAL enkel aan de uitvoering van de GO-RAL, overeenkomstig de maatregelen die daarin genoemd staan. Beide provincies stemmen de (geplande) bestedingen vooraf met elkaar af.
- c. Beide provincies maken jaarlijks de besteding van de NAL-middelen (rijksbijdrage) inzichtelijk voor de eigen provincie.
- d. Ten behoeve van de verantwoording van NAL-regio Oost aan de rijksoverheid levert Provincie Overijssel jaarlijks uiterlijk 15 januari de gegevens aan. Dit kan in de vorm van een reeds ingevulde SiSa bijlage (die op dat moment nog niet door de accountant van Overijssel is goedgekeurd) of, als deze nog niet gereed is, een uitdraai van de gemaakte lasten voor dit project van voorgaand jaar zodat Gelderland de laatste boekingen in de administratie kan verwerken. Uiterlijk 26 februari ontvangt Gelderland de door de accountant van Overijssel goedgekeurde SiSa bijlage met betrekking tot de verantwoording van de NAL-middelen.
- e. Provincie Gelderland voegt de Overijsselse informatie samen met de Gelderse informatie, verwerkt dit tot een overzicht van de bestedingen voor NAL-regio Oost en levert dit tijdig aan bij de rijksoverheid.

## 5.2 Samenwerking

- f. De GO-RAL 2024-2025 inclusief deze werkafspraken wordt in beide provincies de eerste keer door het college van Gedeputeerde Staten van beide provincies vastgesteld. De jaren erna worden, indien van toepassing, de geactualiseerde versies in de regionale Stuurgroep besproken en ambtelijk goedgekeurd voor zover passend binnen vastgestelde kaders. Afspraken over de rol- en taakverdeling bij de organisatie van nieuwe aanbestedingen worden meegenomen in actualisatie van de GO-RAL en gelden als passend binnen vastgestelde kaders zolang dit past binnen het budget.
- g. Beide provincies stellen capaciteit beschikbaar voor deelname in en uitvoering van de taken van het kernteam, zoals beschreven in hoofdstuk 4. Bij voorkeur is de inzet in uren van beide provincies in het kernteam gelijk maar minimaal volgens de verdeling 40% Overijssel en 60% Gelderland.
- h. Elke provincie is zelf verantwoordelijk voor de inkoop van expertise (waaronder de laadconsulenten zover die geen vast dienstverband hebben) en andere diensten ten behoeve van de eigen provincie. Voor opdrachten die zich richten op inhoudelijke advisering ten gunste van beide provincies maken de provincies vooraf afspraken over wie formeel opdrachtgever is en welke inkoopvoorwaarden gelden.  
De provincie Overijssel is verantwoordelijk voor de uitvoering van het contractmanagement van de (lopende) concessies en de grotere contracten. Beide provincies hebben hiervoor gezamenlijk een contractmanagementplan opgesteld. Hierin is het contractmanagement uitgewerkt voor onder andere de concessies met Vattenfall InCharge en Ecotap-Allego en contracten voor de ondersteunende instrumenten zoals de plankaarten en de workflow. In het geval dat er vanaf 2026 geen middelen beschikbaar zijn voor de uitvoering van het contractmanagement (en bijbehorende inzet van een beleidsadviseur en ondersteuning) dan

kan dit bekostigd worden door middel van een opslag op het laadtarief en/of door een bijdrage van beide provincies waarbij de financiële bijdrage voor 60% door Gelderland wordt geleverd en 40% door Overijssel.

- i. De laadconsulenten hebben hun thuisbasis in de betreffende provincie, werken formeel in opdracht van de provincie, maar presenteren zich naar buiten toe als laadconsulenten van NAL-regio Oost. De laadconsulenten werken ten behoeve van gemeenten volgens de GO-RAL. Beide provincies zorgen dat alle laadconsulenten volgens dezelfde opdrachtbeschrijving werken, met naast directe ondersteuning van gemeenten ruimte voor uitwerking van een inhoudelijk thema.

### 5.3 Looptijd en geschillen

- j. De afspraken uit de GO-RAL treden in werking nadat deze zijn vastgesteld door het college van Gedeputeerde Staten van beide provincies en gelden t/m 31 december 2025.
- k. In de samenwerkingsovereenkomst is vastgelegd dat, indien NAL-regio Oost de afspraken uit de samenwerkingsovereenkomst niet nakomt, de Rijksoverheid de rijksbijdrage geheel of gedeeltelijk kan terugvorderen bij de provincie Gelderland of kan verrekenen met toekomstige bijdragen voor duurzame mobiliteit. Voor zover de terugvordering of verrekening van de rijksbijdrage het gevolg is van het niet nakomen van de afspraken door de Provincie Overijssel, wordt dit door de Provincie Overijssel vergoed aan de Provincie Gelderland. Wanneer verrekening of terugvordering om een andere reden aan de orde is, maken de provincies afspraken over onderlinge verrekening.
- l. Bij het vroegtijdig beëindigen van de samenwerking binnen de NAL-regio Oost door één van beide provincies worden er in onderling overleg afspraken gemaakt over lopende contracten, concessies of andere verplichtingen. Hierbij is het uitgangspunt dat de onder 'h' gemaakte werkafspraken leidend zijn.

# Bijlage 1.

## Samenwerkingsovereenkomst Regionale Aanpak Laadinfrastructuur

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/12/14/bijlage-2-samenwerkingsovereenkomst-regionale-aanpak-laadinfrastructuur-2>

