

GO-RAL in 2023

In deze notitie gaan we in op de thema's waar we als NAL-regio Oost in 2023 extra aandacht aan besteden. Naast deze thema's gaan we door met wat we eerder al in gang hebben gezet, zoals kennisdeling met gemeenten, aandacht voor visie en beleid en de uitvoering van de concessie. Waar we ons extra op richten komt voort uit onze ervaringen tot nu toe, de behoefte van gemeenten, en de uitdagingen die we zien om te zorgen voor tijdig voldoende laadinfrastructuur.

Uitdagingen

Hieronder de belangrijke uitdagingen die volgens ons een risico vormen voor het behalen van de NAL-doelstelling:

1. Netcapaciteit

Tennet kwam half november 2022 met het bericht dat in Gelderland de grenzen van de capaciteit van het hoogspanningsnet in zicht zijn en dat ook in Overijssel grote delen van het elektriciteitsnet aan de grenzen van de maximale capaciteit zit. Daardoor lijkt er op korte termijn al veel minder mogelijk dan gedacht. Er kan voorlopig geen extra stroom Gelderland in en dat heeft consequenties voor bijvoorbeeld benodigde laadinfrastructuur voor de logistieke sector en initiatieven voor snelladers. Voor Overijssel dreigt eenzelfde situatie. Tennet voert op dit moment in Overijssel congestieonderzoek uit.

Ook op het midden- en laagspanningsniveau is de ruimte op het elektriciteitsnet beperkt. In Gelderland lopen de eerste aanvragen voor reguliere laadpalen in woonwijken al vertraging op omdat er eerst een netverzwaring nodig is.

2. Voldoende menskracht

De NAL-regio's zijn opgericht om gemeenten te ondersteunen bij de opgave van de NAL. Juist omdat gemeenten al veel taken in hun pakket hebben en de beschikbare menskracht beperkt is. Vanaf 2023 worden de gemeenten financieel ondersteund bij de uitvoering van het Klimaatakkoord door de uitkering van uitvoeringsmiddelen via het Gemeentefonds. Deze middelen zijn ook voor laadinfrastructuur bedoeld maar het is aan de gemeente hoe de middelen worden ingezet. Door de ondersteuning is de situatie bij gemeenten verbeterd maar het blijft kwetsbaar. Vacatures worden bijvoorbeeld niet ingevuld en er komen bovendien nieuwe onderwerpen bij die extra inzet van gemeenten vragen, zoals laadinfrastructuur voor de logistiek.

Ook bij andere partijen is de beschikbare capaciteit een probleem, of op zijn minst zeer kwetsbaar. Zoals bij netbeheerders, waar we merken dat het soms lang duurt voor een aanvraag voor een netaansluiting in

behandeling wordt genomen. In Oost huurt de concessiehouder zelfs externe adviseurs in om een netbeheerder hierin te ontlasten en zo te voorkomen dat de doorlooptijden te ver oplopen. In de uitvoering lijkt de menskracht bij de onderaannemers een knelpunt waardoor de plaatsing van laadpalen langer duurt.

3. Fysieke ruimte

De realisatie van laadinfrastructuur vraagt fysieke ruimte. Met name laadinfrastructuur voor de zware logistieke voertuigen vraagt veel ruimte. Die ruimte is er maar beperkt en is bovendien erg gewild. In Oost is het al voorgevallen dat een initiatief van ondernemers op het laatste moment stuk loopt omdat de grond wordt 'weggekocht'.

Door de grotere aantallen laadpalen verwachten we ook voor reguliere laadpalen in de woonwijken de komende jaren meer aandacht voor een goede ruimtelijke inpassing in de openbare ruimte. Bijvoorbeeld door te kiezen voor laadpleinen, combinaties met andere objecten in de straat zoals lantaarnpalen, of wellicht een verschuiving naar snelladers.

De benoemde uitdagingen werken door in de thema's waar we ons in 2023 op richten. Niet voor elke uitdaging zijn wij de partij die hier direct invloed op kan uitoefenen. Desondanks zijn ze bepalend voor het behalen van de NAL-doelstelling dus willen we verkennen wat er mogelijk is op deze vlakken.

Dit gaan we doen in 2023

Voor alle hieronder genoemde onderwerpen geldt dat we hierin zoveel mogelijk landelijk samenwerken in NAL-verband om samen kennis te ontwikkelen en te delen.

1. Netcapaciteit

- Het landelijke Actieplan Slim Laden voor Iedereen gaan we vertalen naar NAL-regio Oost. Daarbij kijken we naar de mogelijkheden om slimme laadprofielen toe te passen op de laadpalen binnen de lopende concessie. Hiermee kunnen we de beschikbare ruimte op het elektriciteitsnet slimmer inzetten. Ook andere maatregelen, zoals het ontladen van voertuigen (bv Vehicle to Grid), zijn ontwikkelingen die we verder willen verkennen om te kijken in welke situaties dit kan bijdragen aan (tijdelijke) oplossingen.
- We hebben behoefte aan vooraf inzicht in wat waar wel en niet kan. Hier willen we samen met de netbeheerders in onze regio mee aan de slag. In de huidige situatie komt pas na het nemen van het verkeersbesluit aan het licht dat een laadpaal vanwege netcongestie niet kan worden aangesloten. Dan is er al veel werk voor niets verzet door de gemeente en concessiehouder, en ook voor de netbeheerder is het uiteindelijk dubbel werk.

2. Logistiek

- In 2023 gaan we door met de uitvoering van het Plan van Aanpak Logistieke Laadinfrastructuur. Bedrijven die willen overstappen op elektrisch rijden maar zoekende zijn in hoe dit aan te pakken kunnen met hun vragen terecht bij onze technisch adviseur logistiek. Daarnaast worden in 2023 de plankaarten voor de bedrijventerreinen opgeleverd. Deze plankaarten geven inzicht in waar bedrijven hun laadbehoefte goed op eigen terrein kunnen realiseren, waar collectieve laadinfrastructuur nodig is en waar, vanwege netcongestie, mitigerende maatregelen nodig zijn om de benodigde laadinfrastructuur mogelijk te

maken. Om goed vervolg te geven aan de inzichten die de plankaarten leveren ontwikkelen we een Bedrijventerreinenaanpak. Deze aanpak richt zich op wat er nodig is om daadwerkelijk tot uitvoering te komen. Hierin is ook aandacht voor de benodigde fysieke ruimte, het krijgen van 'grip op grond', en hoe mitigerende maatregelen in te zetten om congestieproblemen (tijdelijk) op te lossen.

- Vanuit gemeenten merken we veel behoefte aan handvatten om vorm te geven aan elektrische logistiek op de bouwplaats. Door de woningbouwopgave en stikstofproblematiek is elektrisch bouwmaterieel steeds vaker een vereiste. Een goede invulling van (tijdelijke) laadinfrastructuur voor dit zware materieel is een uitdaging en vraagt maatwerk. We willen gemeenten handvatten geven hoe hier mee om te gaan.

3. Snelladen

- In 2023 ronden we de pilot af voor het aanwijzen van binnenstedelijke snellaadlocaties. We schalen de ontwikkelde aanpak op naar de andere gemeenten in NAL-regio Oost.
- We verkennen de mogelijkheden om gemeenten te ondersteunen bij de realisatie van publieke snellaadlocaties.
- We maken werk van het aanwijzen van snellaadlocaties langs provinciale wegen.

4. Uitrol

- Binnen de concessie is de doorlooptijd tot het moment van plaatsing nog niet altijd op orde. Vanuit contractmanagement ligt daarom de focus op een tijdige plaatsing van laadpalen.
- We werken aan een monitoringsdashboard waarin de voortgang van plaatsing goed inzichtelijk wordt gemaakt. Op die manier kunnen we als overheden meer regie nemen op de opgave en waar nodig beter bijsturen.

5. Verkenningen

We gaan een aantal onderwerpen verkennen om in beeld te brengen welke mogelijkheden hier nog liggen om als GO-RAL in te ondersteunen. Het gaat in ieder geval om de volgende verkenningen:

- Laden op semi-publiek en privaat terrein, zoals VvE's en parkeergarages;
- Mogelijkheden om laadinfrastructuur goed in te passen in de openbare ruimte;
- Oplossingsrichtingen om de beperkte capaciteit bij gemeenten, netbeheerders en marktpartijen (incl. onderaannemers) te verbeteren.

6. Communicatie

- In 2023 gaan we aan de slag met de bestuurlijke GO-RAL ambassadeurs om de opgave bestuurlijk onder de aandacht te brengen.
- We gaan de slag met het werkplan voor de GO-RAL 2024-2026. Ervan uitgaande dat medio 2023 de bestuursovereenkomst voor de nieuwe periode gereed is.