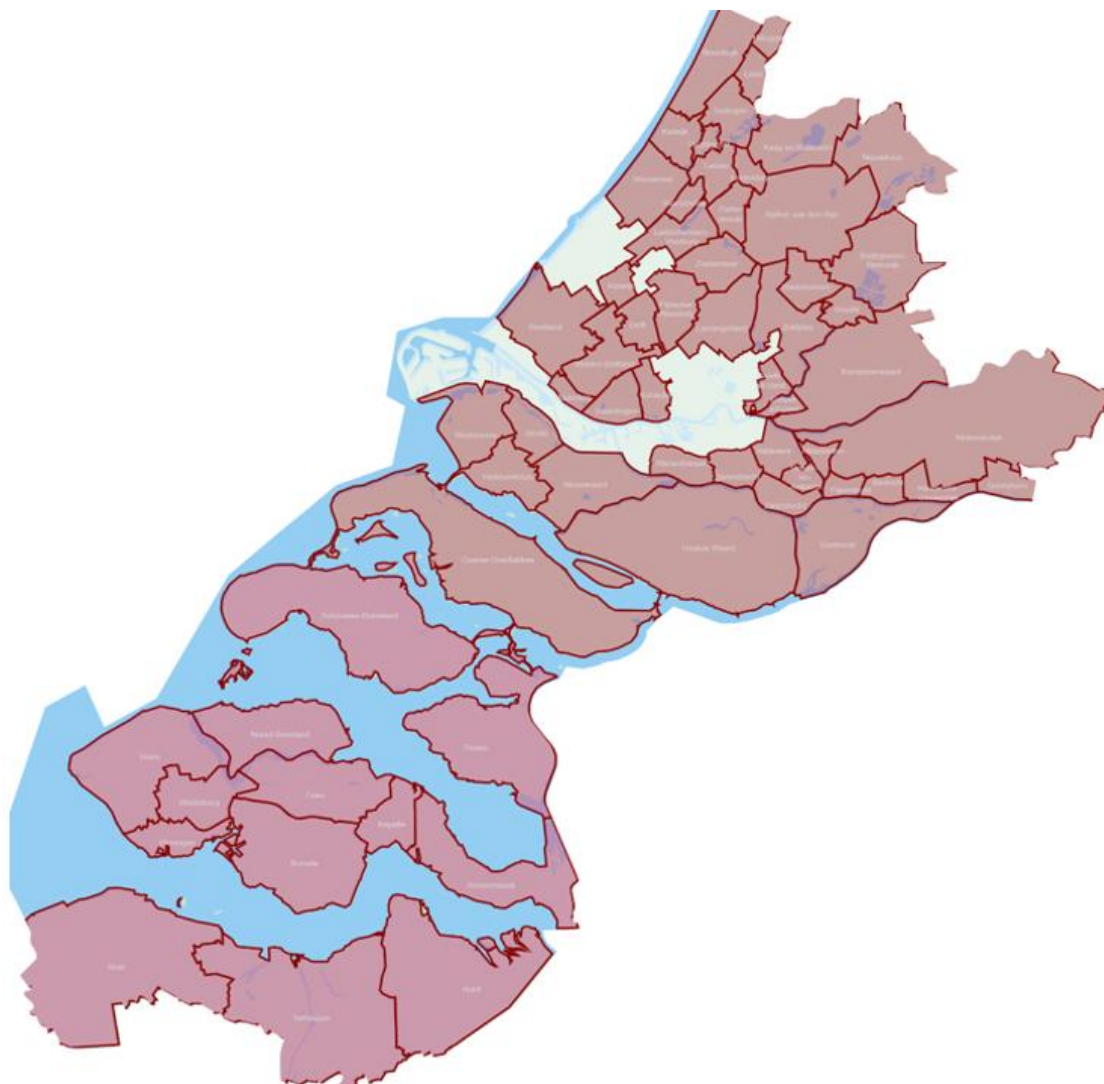


Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuidwest

RAL ZW

Opgeladen over weg en water



Schrijvers: Inge van Westbroek (provincie Zuid-Holland) en Ron de Bruijn (provincie Zeeland)

Versie 10

Datum: 17 december 2020

Inhoudsopgave

1. Aanleiding.....	4
2. Partijen en verantwoordelijkheden.....	5
2.1 Samenwerkingsregio Zuidwest.....	5
2.2 Provincies	5
2.3 Gemeenten.....	6
2.4 Netbeheerder	7
2.5 Verbinding RES en RMP.....	8
3. Opgave NAL Samenwerkingsregio Zuidwest.....	10
4. Aanpak RAL ZW	11
4.1 Bewustwording en Kennisdeling	11
4.2 Visievorming en beleid	15
4.3 Uitrol van laadinfrastructuur.....	17
4.4 Samenwerking met netbeheerders.....	21
4.5 Relatie met nationale ontwikkelingen	23
5. Begroting, verdeling en verantwoording van de middelen.....	24
5.1 Begroting	24
5.2 Verdeling van de middelen.....	27
5.3 Verantwoording van de middelen.....	28
6. Organisatiestructuur	29
6.1 Landelijke NAL-structuur	29
6.2 Regionale Organisatie Structuur	29
7. Planning, monitoring en communicatie	30
7.1 Planning.....	30
7.2 Monitoring.....	32
7.3 Communicatie	33

Begrippenlijst

- ❖ NAL – Nationale Agenda Laadinfrastructuur
- ❖ RAL – Regionale Aanpak Laadinfrastructuur
- ❖ RAL ZW – Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuidwest
- ❖ Landsdeel Zuidwest – geografisch grondgebied provincies Zeeland en Zuid-Holland
- ❖ Samenwerkingsregio Zuidwest – organisatievorm provincies Zeeland en Zuid-Holland in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur
- ❖ RES – Regionale Energiestrategie
- ❖ RMP – Regionaal Mobiliteitsprogramma zoals bedoeld in het Klimaatakkoord
- ❖ Regio's - gelijk aan de RES regio's: Zeeland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Holland Rijnland, Midden-Holland, Drechtsteden, Alblasserwaard, Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee
- ❖ Gemeenten: inliggende gemeenten van landsdeel Zuidwest
- ❖ Netbeheerders: Enduris, Stedin, Liander, Westland infra
- ❖ CPO: Charge Point Operator

1. Aanleiding

Een belangrijk onderdeel van het Klimaatakkoord is het ontwikkelen van een slim dekkend, toegankelijk en betrouwbaar netwerk van laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer. Volgens prognoses die voortkomen uit het Klimaatakkoord stijgt het aantal elektrische personenauto's landelijk van ongeveer 131.000 nu naar 1,9 miljoen in 2030. Dit vertaalt zich naar 1,7 miljoen laadpunten. (publiek, semi publiek en privaat).

Dat vraagt om een forse uitbreiding van het aantal laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk voor personenauto's. De toename in elektrisch vervoer behelst echter meer. Er zal ook een toename komen van het aantal elektrische bussen en veren, doelgroepenvervoer, bestelauto's, trucks, binnenvaartschepen, mobiele werktuigen, pleziervaart en light electric vehicles (LEV's), met elk hun laadbehoefte.

Een enorme opgave die een grote impact heeft op het elektriciteitsnet en de openbare ruimte. Daarom heeft de rijksoverheid met decentrale overheden (IPO en VNG), marktpartijen en netbeheerders afspraken gemaakt over de ontwikkeling van voldoende laadinfrastructuur en een slim dekkend, toegankelijk en betrouwbaar netwerk. Deze afspraken zijn opgenomen in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).

Een groot deel van de afspraken uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur zal op regionaal of gemeentelijk niveau worden uitgevoerd. Om gemeenten te ondersteunen bij de uitvoering van de NAL is afgesproken dat er samenwerkingsregio's worden gevormd. Zeeland en Zuid-Holland zijn ingedeeld als Samenwerkingsregio Zuidwest. Landsdeel Zuidwest bestaat uit de provincie Zeeland en de provincie Zuid-Holland met uitzondering van de gemeenten Rotterdam en Den Haag. Zij maken onderdeel uit van de G4 regio maar zijn wel gelegen in landsdeel Zuidwest. De provincie Zeeland telt dertien gemeenten en is één RES regio. De provincie Zuid-Holland telt tweeënvijftig gemeenten (incl. Rotterdam en Den Haag) en zeven RES regio's, te weten: de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), Holland Rijnland, Midden-Holland, Drechtsteden, Alblasserwaard, Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee.

Afspraken over de uitvoering van de NAL zijn vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst tussen de provincies Zeeland en Zuid-Holland, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de vereniging Netbeheer Nederland namens de gezamenlijke regionale netbeheerders. Voor de periode t/m 2023 stelt de rijksoverheid budget beschikbaar voor het opstellen en uitvoeren van een Regionale Aanpak Laadinfrastructuur.

Voor u ligt de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuidwest (RAL ZW). De provincies zijn hiervoor penvoerder en hebben input opgehaald bij de gemeenten en netbeheerders. In de RAL ZW staat hoe we in landsdeel Zuidwest invulling geven aan de Samenwerkingsregio en aan de afspraken met de rijksoverheid. Het dient als werkplan voor de betrokken partijen, biedt inzicht in de geplande ondersteuning, en is onderdeel van de verantwoording die de provincies afleggen aan de rijksoverheid.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 kunt u lezen welke partijen met welke verantwoordelijkheden betrokken zijn bij de RAL ZW. In hoofdstuk 3 worden de opgave een aanpak beschreven en in hoofdstuk kunt u lezen hoe de begroting en verantwoording eruit ziet. Hoofdstuk 6 en 7 gaan in op de organisatiestructuur en planning, monitoring en communicatie.

2. Partijen en verantwoordelijkheden

Verschillende partijen hebben een rol in de uitvoering van de RAL ZW. In dit hoofdstuk staat een toelichting op de verschillende partijen en hun taken en verantwoordelijkheden.

2.1 Samenwerkingsregio Zuidwest

In de Samenwerkingsovereenkomst “Regionale Aanpak Laadinfrastructuur” hebben het Rijk en Samenwerkingsregio Zuidwest (provincies Zeeland en Zuid-Holland) afspraken gemaakt om samen aan de uitrol van laadinfrastructuur voor alle soorten elektrische vervoer te werken. De Samenwerkingsregio stelt daarvoor een Regionale Aanpak Laadinfrastructuur op waarin wordt beschreven op welke manier wordt samengewerkt, hoe de beschikbare Rijksmiddelen worden ingezet, hoe de cofinanciering vorm krijgt en hoe de relevante acties uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) worden opgepakt. Samenwerking gebeurt zowel binnen de Samenwerkingsregio als met de nationale stakeholders.

De Samenwerkingsregio heeft een inspanningsverplichting om gemeenten te stimuleren invulling te geven aan de afspraken uit de NAL. De Samenwerkingsregio kan niet afdwingen dat gemeenten gebruik maken van de ondersteuning die geboden wordt. Gemeenten die geen interesse hebben in ondersteuning en/of geen uitvoering geven aan de NAL worden minimaal 2x per jaar benaderd door de Samenwerkingsregio t.b.v. het aanleveren van monitoringsgegevens die via de Samenwerkingsregio's landelijk worden verzameld. Daarnaast wordt op deze manier in gesprek met gemeenten nagegaan of er toch behoefte is aan ondersteuning.

De Samenwerkingsregio komt in de RAL ZW met een pakket aan ondersteunende activiteiten waar gemeenten gebruik van kunnen maken. Insteek is om de middelen in te zetten voor producten en adviezen gebaseerd op de behoeften van gemeenten. De Samenwerkingsregio helpt met de regionale/ lokale vertaling en inkleuring van deze adviezen en producten. Het pakket wordt gefinancierd door de Rijksmiddelen en gecofinancierd door werkzaamheden van gemeenten die gemoeid zijn met het realiseren van laadpunten voor elektrisch vervoer.

Projecten waar investeringsgeld voor nodig is willen we waar mogelijk mee laten nemen in de BO-MIRT-cyclus. In het BO-MIRT tussen het ministerie en Landsdeel Zuidwest worden afspraken gemaakt over welke projecten in aanmerking komen voor financiering. Ook financiering vanuit Europa of bijvoorbeeld innovatiefondsen kan interessant zijn. Het initiatief daarvoor ligt bij de organisatie van het betreffende project.

2.2 Provincies

De provincies Zeeland en Zuid-Holland vormen formeel de Samenwerkingsregio Zuidwest en hebben zich gecommitteerd aan de afspraken uit de Samenwerkingsovereenkomst met het ministerie van IenW en Netbeheer Nederland. Dat betekent o.a. dat de provincies menskracht beschikbaar stellen die wordt ingezet voor het opstellen en (laten) uitvoeren van de RAL. De provincies verantwoorden de besteding van de Rijksmiddelen en de cofinanciering aan de rijksoverheid en rapporteren de voortgang aan het ministerie van IenW en de landelijke NAL-stuurgroep. De provincies zijn verantwoordelijk om de Samenwerkingsregio op te zetten, de ondersteuning vorm te geven, en zijn penvoerder voor de RAL ZW. Dat doen ze nadrukkelijk samen met gemeenten en de netbeheerders.

Naast een procesrol hebben de provincies een inhoudelijke rol, bv op het gebied van laadinfrastructuur voor Openbaar Vervoer, (snel)laadlocaties langs provinciale wegen en laadinfrastructuur bij provinciale gebouwen en parkeerlocaties. Voor deze onderwerpen pakken de provincies de verantwoordelijkheid om invulling te geven aan de gerelateerde afspraken uit de NAL. Ook hebben ze een verantwoordelijkheid om intern de verbindingen te leggen met thema's en projecten die raakvlak hebben met laadinfrastructuur. Voorbeelden zijn de RES'en, RMP's, aardgasloze wijken, Clean Energy Hubs, beleid voor tank- en laadinfrastructuur en (regionale) mobiliteitshubs, provinciale omgevingsvisie etc. Ook voor regio specifieke of regio overstijgende laadinfrastructuur moeten de provincies inhoudelijk meedenken, denk bijvoorbeeld aan laadinfrastructuur voor binnenvaart, logistiek en laadinfrastructuur voor toeristen.

2.3 Gemeenten

Gemeenten hebben een belangrijke rol in de uitrol van laadinfrastructuur omdat een deel van de laadvraag moet worden opgevangen in de publieke ruimte. De gemeente faciliteert de uitrol van publieke laadinfrastructuur op de juiste plek en met een goede ruimtelijke inpassing, zowel voor de ev-rijder als de omwonende die nog niet elektrisch rijdt. De NAL biedt de kans om als gemeente de regie te nemen en te zorgen voor een goede inpassing in o.a. het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid.

De belangrijkste acties uit de NAL waarvoor gemeenten (al dan niet met andere partijen) aan de lat staan zijn: het opstellen van een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid, de vertaling van laadinfrastructuurbeleid naar de RES'en, RMP's, omgevingsvisie en omgevingsplannen, het aanwijzen van snellaadlocaties en laadpleinen in binnenstedelijk gebied, het inventariseren van mogelijke laadlocaties voor busvervoer en met bedrijven aanvullende afspraken maken over de minimale hoeveelheid laadinfrastructuur voor bedrijventerreinen.

NB; bovengenoemde acties dragen in belangrijke mate bij aan de uitrol van voldoende laadinfrastructuur maar gemeenten zijn voor de plaatsing van laadinfrastructuur afhankelijk van derde partijen. Gemeenten zijn daarmee zeker niet de enige partij die invloed hebben op de snelheid van plaatsen van laadinfrastructuur. Aandacht voor gesprekken met CPO's en netbeheerders over de snelheid van plaatsen is dus van belang.

De Samenwerkingsregio biedt ondersteuning aan gemeenten door activiteiten op het gebied van bewustwording en kennisdeling, visievorming en beleid en uitrol van laadinfrastructuur te ontplooiën. Daarnaast wordt invulling gegeven aan de samenwerking met netbeheerders en wordt de relatie gelegd met nationale ontwikkelingen. Bij nationale ontwikkelingen valt te denken aan subsidieregelingen, fiscale voordelen, milieuregels en boetes/heffingen, uitstootnormen en regels uit Brussel etc. die hebben allemaal invloed op de snelheid van adoptie van elektrisch vervoer en dus op de behoefte aan laadinfrastructuur. Gemeenten hoeven geen formeel besluit te nemen om deel te nemen aan de Samenwerkingsregio. Gedurende de periode 2020-2023 blijft er ondersteuning beschikbaar, waarbij het aanbod wel kan veranderen. Bijvoorbeeld; in eerste instantie ligt de focus op laadinfrastructuur voor personenauto's maar door de tijd heen zal dit schuiven en uitgebreid worden naar laadinfrastructuur voor andere modaliteiten, zoals bijvoorbeeld logistiek.

De gemeente blijft verantwoordelijk voor het opstellen en vaststellen van beleid, inclusief bijbehorende besluitvormingsprocessen. Dit geldt ook voor het leggen van verbindingen met gerelateerde beleidsvelden en de besluitvorming over hoe de gemeente de realisatie van laadpunten inricht, bijvoorbeeld door deel te nemen aan een regionale aanbesteding voor publieke laadinfrastructuur. Het is aan de gemeente of en in hoeverre ze gebruik maken van de geboden ondersteuning.

De Samenwerkingsregio kan niets afdwingen maar faciliteert en stimuleert gemeenten actief om met de NAL afspraken aan de slag te gaan en deel te nemen in de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuidwest.

Tegelijkertijd hebben gemeenten zelf belang bij een visie en plaatsingsbeleid. Het is duidelijk dat het aantal elektrische voer- en vaartuigen de komende jaren fors zal toenemen. Hier liggen ook raakvlakken met economische, ruimtelijke, milieu en leefbaarheidsvraagstukken op lokaal niveau. Bijvoorbeeld, door de stikstofproblematiek kan een versnelling ontstaan in de acceptatie en het gebruik van elektrische voertuigen (zoals mobiele werktuigen in de bouw). Deze versnelling heeft invloed op de snelheid en ontwikkeling van laadinfrastructuur voor deze toepassingen. Maar ook; het meenemen van de omslag van fossiel naar elektrisch vervoer is relevant bij stikstofberekeningen rond bijvoorbeeld Natura 2000 gebieden en langs binnenvaartroutes.

Bij een stijgend aantal elektrische voer- en vaartuigen neemt ook de behoefte aan laadinfrastructuur toe net als de vraag aan de gemeente om hierin een rol en regie te pakken. Gemeenten zullen zich op termijn genoodzaakt zien hierop een antwoord te geven. Vanuit beleidstrategisch oogpunt is er veel aan gelegen dat gemeenten hierop anticiperen en nu al aan de slag gaan met een visie en plaatsingsbeleid. De uitrol van laadinfrastructuur is een groeimodel en gaandeweg zullen ook keuzes en beleid moeten worden aangepast aan nieuwe ontwikkelingen. De gerealiseerde laadinfrastructuur moet namelijk met ca 300% groeien naar 2025 en met 800% naar 2030. Dat is geen kleine opgave.

Naast het plaatsingsbeleid voor de openbare ruimte hebben gemeenten ook invloed op de laadinfrastructuur “achter de meter” bij woningen, appartementencomplexen en bedrijfsgebouwen. De lokale overheid kan reguleren, uitvoeren en stimuleren. Bij vergunningverlening zijn er kansen om de laadinfrastructuur op privaat terrein ook mee te laten groeien of strategisch voor te bereiden zodat nieuwbouw woningen en bedrijfslocaties al voorbereid zijn op de installatie van laadinfrastructuur. Omdat al deze laadinfrastructuur ook op het elektriciteitsnet wordt aangesloten is het belangrijk daar goed overzicht in te hebben om vertraging in de uitrol door niet voorziene netwerkenaanpassingen te voorkomen. Dit geldt ook voor andere specifieke locaties zoals jachthavens en bouwplaatsen.

Gemeenten reageren positief op ondersteuning van de Samenwerkingsregio maar geven nadrukkelijk aan dat ook met de voorgestelde ondersteuning de beschikbare capaciteit en middelen een probleem blijven. Gemeenten vragen een structurele oplossing, bv een ophoging van het gemeentefonds. Dit signaal benoemen we hier omdat het invloed kan hebben op de effectiviteit van de Samenwerkingsregio.

2.4 Netbeheerder

Voor de netbeheerders is de impact op het elektriciteitsnet van belang. De groei van elektrische voertuigen (EV's), de daarbij horende laadinfrastructuur en de bredere energietransitie-opgave hebben een grote impact op het net. De netbeheerders staan voor de uitdaging om ervoor te zorgen dat het net de extra belasting aan kan en de benodigde netaansluitingen op tijd worden gerealiseerd. De integrale laadvisies en het plaatsingsbeleid van gemeenten helpen daarbij. Het geeft inzicht in waar op langere termijn laadpalen nodig zijn, in hoeverre dit past en waar knelpunten ontstaan. Daarnaast is de groei van het elektrisch vervoer ook een kans. Met slimme laadoplossingen kunnen deze batterijen op wielen helpen om vraag en aanbod van hernieuwbare energie beter te balanceren door te laden en ontladen op de juiste momenten. Daarmee raakt de NAL de bredere energietransitie en ontwikkelingen zoals de Regionale Energiestrategieën.

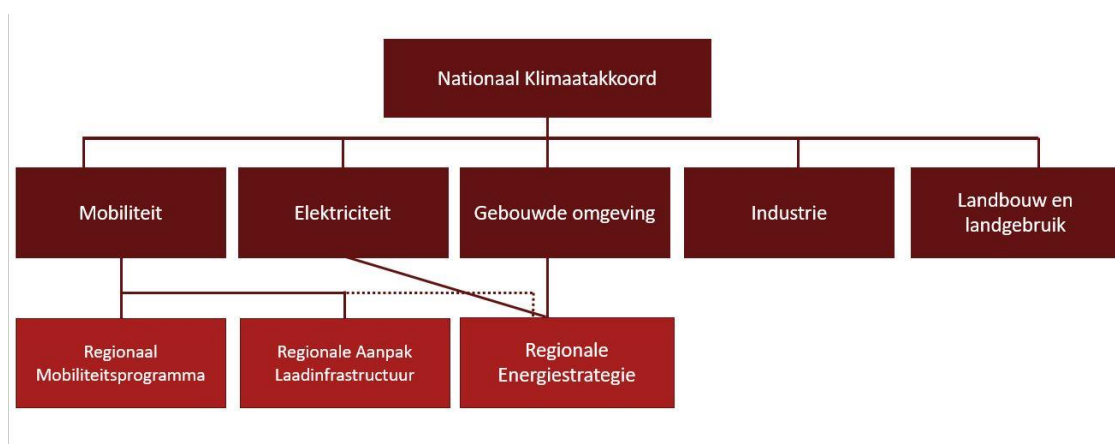
Via Netbeheer Nederland zijn de regionale netbeheerders gebonden aan de doelen en afspraken uit de Samenwerkingsovereenkomst die is gesloten met de provincies Zeeland en Zuid-Holland en het ministerie van I&W. De netbeheerders leveren een actieve bijdrage aan de voorbereiding en uitvoering van de RAL ZW. Voor Samenwerkingsregio Zuidwest gaat het om de netbeheerders Enduris, Liander, Stedin en Westland infra.

De netbeheerders helpen om de impact van keuzes inzichtelijk te maken vanuit het betaalbaarheids- en beschikbaarheidsprincipe. In de praktijk betekent dit onder andere dat de netbeheerders actief deelnemen in de regionale organisatiestructuur en dat zij aan de voorkant meedenken bij het ontwikkelen van ondersteunende producten zoals plankaarten en gemeentelijke/regionale laadvisies. Daarnaast kunnen zij nauw betrokken worden bij de uitrol van laadinfrastructuur.

Op die manier borgen we dat het voorgenomen beleid ook vanuit de netbeheerder uitvoerbaar is en eventuele knelpunten vroegtijdig in beeld zijn. Ook denken de netbeheerders mee over hoe de doorlooptijd voor het plaatsen van laadpalen kan worden verkort, waarbij ook gekeken wordt naar de eigen werkprocessen. En denken zij mee in slimme oplossingen, zoals slim laden of lokale opslag in combinatie met vermogens van de netaansluitingen. Hiermee kunnen we de maatschappelijke kosten voor inwoners betaalbaar houden. Dit jaagt tevens de innovatiekracht van de Nederlandse marktpartijen aan.

2.5 Verbinding RES en RMP

Vanuit de Samenwerkingsregio, gemeenten en netbeheerders wordt de verbinding gelegd met andere trajecten zoals de Regionale energiestrategieën (RES'en) en Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's) die uitwerkingen zijn van de werelden in het Klimaatakkoord. In onderstaande figuur zijn de relaties tussen de werelden in beeld gebracht. De inhoudelijke samenhang tussen de werelden van het klimaatakkoord en tussen de RAL, RMP's en RES'en is een gedeelde verantwoordelijkheid van gemeenten, regio's en provincies. Hoe het samenspel en de samenspraak vorm krijgt of al vorm heeft gekregen verschilt per gemeente/regio/provincie. De gemeenten in de regio staan hierbij centraal. Via bestaande overlegorganen gaan of zijn we hierover in gesprek.



Regionale energiestrategieën (RES)

Elke regio heeft de opdracht om met maatschappelijke betrokkenheid een regionale energiestrategie op te stellen. Daarin staan de lokale/regionale energiedoelstellingen en hoe deze te halen. De berekende energiebehoefte van mobiliteit is meegenomen in de opgave van de RES-regio's (bijvoorbeeld aantallen elektrische voertuigen) maar speelt in de verdere uitwerking nog beperkt een rol. Het gaat hierbij om zogeheten default-gegevens die de netbeheerder heeft aangeleverd. Deze gegevens zijn nog niet geverifieerd door de regio's/gemeenten en wellicht niet compleet (denk aan de energiebehoefte bijv. toerisme en binnenvaart). Dit wordt in Zuidwest nog gecontroleerd.

In de RES gaat het om de regionale keuzen voor de opwekking van duurzame elektriciteit, de warmtetransitie in de gebouwde omgeving, en de daarvoor benodigde opslag- en energie-infrastructuur. In 2020 heeft elke RES-regio de concept RES aangeleverd voor het Plan Bureau voor de Leefomgeving. Vervolgens wordt in 2021 het definitieve bod vastgesteld (de RES 1.0) en daarna 2-jaarlijks herijkt.

Laadinfrastructuur heeft een impact op de energie-infrastructuur en heeft daarmee een link met de RES. De netbeheerders voeren jaarlijks een netimpactberekening uit voor de RES-plannen. Om een volledige doorrekening te kunnen doen hebben netbeheerders informatie nodig over de vermogensontwikkeling vanuit zon, wind maar ook mobiliteit, industrie en de landbouw, met een zichttermijn van 2050. De informatie moet bovendien voldoende concreet zijn.

Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP)

In het Klimaatakkoord hebben overheden afgesproken om Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's) op te stellen. Met de RMP's formuleren regio's hun eigen ambitie op het gebied van duurzame mobiliteit en geven ze tegelijkertijd invulling aan de mobiliteitsafspraken in het klimaatakkoord. Daarbij staat het regio's vrij om een bredere scope te hanteren en verduurzaming van mobiliteit te verbinden aan andere opgaven zoals het verbeteren van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid, het realiseren van woningbouw en het stimuleren van gezondheid van inwoners.

In RMP's wordt dus het bredere mobiliteitssysteem beschouwd, waar elektrisch vervoer en laadinfrastructuur onderdeel van uitmaken. Voorbeelden hiervan zijn koppeling met Zero Emissie stadslogistiekzones, logistieke hubs en Clean Energy Hubs. Maar ook Zero Emissie bus- en doelgroepenvervoer, verduurzaming eigen wagenpark, elektrisch deelvervoer, klimaatneutrale grond-, weg-, en waterbouw en de verduurzaming van werkgerelateerde mobiliteit. De RMP's kennen hierdoor een relatie met de RAL en de RES onder andere vanwege de verwachte toename van de elektriciteitsvraag door de groei van het elektrisch vervoer. Duurzame elektrische mobiliteit vraagt om voldoende beschikbaarheid van duurzame energie, terwijl het andersom voor Regionale Energiestrategieën van belang is om rekening te houden met de energievraag – maar ook opslagcapaciteit – van elektrisch vervoer.

3. Opgave NAL Samenwerkingsregio Zuidwest

De Samenwerkingsregio gaat samen met gemeenten en netbeheerders aan de slag om de benodigde toename van het aantal laadpunten voor alle soorten elektrisch vervoer nader te specificeren en te realiseren. De Samenwerkingsregio definieert op basis van prognoses van de laadbehoefte een te realiseren aantal laadpunten gespecificeerd naar publiek, semipubliek en privaat op buurtniveau en voor bedrijventerreinen, kustgebieden, mainports etc. Om de stap naar realisatie van het aantal laadpunten te zetten ondersteunt Samenwerkingsregio Zuidwest gemeenten in deze complexe opgave met producten en adviezen en met maatwerk per regio.

Belangrijk doel van de Regionale Aanpak Zuidwest is het borgen van voldoende laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk in beleid en uitvoering bij gemeenten. Hiervoor is inzicht nodig in hoeveel capaciteit en budget deze opgave de komende jaren gaat vragen. Vanuit de Samenwerkingsregio wordt dit ondersteund en gestimuleerd. Met een regionale aanpak maken krijgen we stap voor stap inzicht in de omvang van de opgave en de inspanning die hiervoor nodig is. Ook kunnen we beter samen monitoren of de ondersteuning aangepast moet worden. We kijken waar de knelpunten zitten en gaan daar gericht mee aan de slag. Daarnaast maken we de opgave eenvoudiger omdat vele handen licht werk maken.

De provincies in NAL Samenwerkingsregio Zuidwest zijn (deels) erg verschillend, maar kennen ook gelijkenissen, waaronder de aanwezigheid van toerisme en een forse (haven)logistieke sector. De verschillen uiten zich tussen gemeenten, in bijvoorbeeld stedelijkheid, oppervlakte, aantal inwoners, maar ook in capaciteit en duurzaamheidsambities. Verschillen in kennisniveau tussen de gemeenten kunnen groot zijn en niet elke gemeente heeft dezelfde ondersteuningsbehoefte. De NAL Samenwerkingsregio Zuidwest schenkt aandacht aan deze verschillen, door ervoor te zorgen dat elke gemeente haar eigen tempo kan volgen op weg naar de nationale ambities van 2030 en betrokken wordt bij de gezamenlijke opgave.

Uit gesprekken met ondernemers blijkt dat zij ook behoefte hebben aan ondersteuning vanuit de NAL Samenwerkingsregio als het gaat om elektrische laadinfrastructuur. De Samenwerkingsregio wil de ondersteuningsbehoefte van ondernemers inzichtelijk maken. Daarom is het van belang om ondernemers en bedrijven te blijven betrekken.

Er zijn vanuit de Samenwerkingsregio geen voorbereidende gesprekken met inwoners van landsdeel Zuidwest gevoerd maar we vermoeden dat ook zij wel behoefte hebben aan informatie over het thuis, onderweg en op de plaats van bestemming laden van hun EV.

Ook de afstemming van de vermogensvraag voor en de snelheid van laden in combinatie met zonnepanelen en warmtepompen is daarbij van belang. We zien het als onderdeel van onze opgave om te onderzoeken hoe we inwoners kunnen bedienen op het vraagstuk elektrisch rijden. Hierbij betrekken we het nationaal laadonderzoek van de Vereniging Elektrisch Rijders en ElaadNL.
<https://www.elaad.nl/news/nationaal-laadonderzoek-2020-gelanceerd-door-ver-en-elaadnl/>

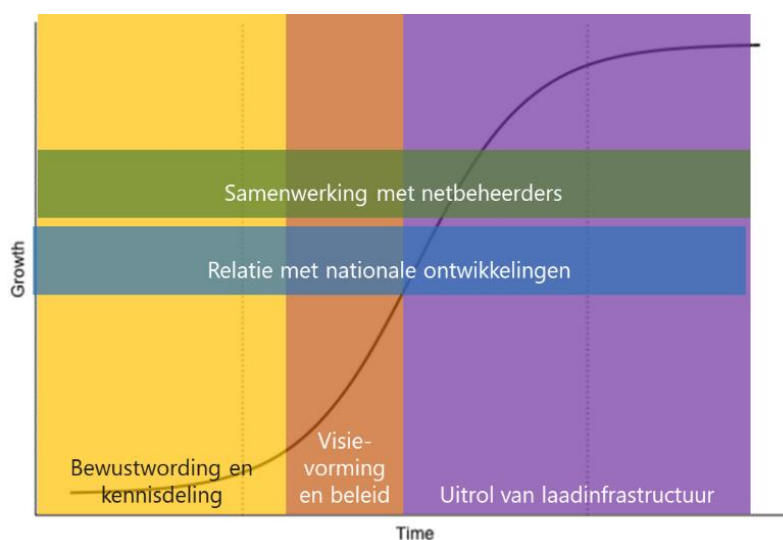
4. Aanpak RAL ZW

In dit hoofdstuk lichten we toe hoe de Samenwerkingsregio gemeenten wil gaan ondersteunen. Daarbij zoeken we de samenwerking met regio's gemeenten, netbeheerders maar ook met marktpartijen en kennisinstellingen. Op basis van de afspraken in de NAL en de input van gemeenten en netbeheerders hebben we de ondersteuning van de Samenwerkingsregio verdeeld in 5 categorieën:

- Bewustwording en kennisdeling
- Visievorming en beleid
- Uitrol van laadinfrastructuur
- Samenwerking met netbeheerders
- Relatie met nationale ontwikkelingen

Voor alle categorieën geldt dat deze in eerste instantie worden doorlopen voor personenauto's, conform behoefte. Dezelfde categorieën met acties en ondersteuning gelden voor de overige modaliteiten en kunnen worden doorlopen afhankelijk van de (markt)ontwikkelingen. Er wordt verwacht dat modaliteiten zoals vrachtover- en vaartuigen over een aantal jaar een vlucht nemen. Dit houdt in dat de categorieën continu gebruikt kunnen worden en zichzelf afhankelijk van ontwikkelingen herhalen. Elke modaliteit volgt ongeveer de S-curve als ontwikkelpad.

De toepassing van de categorieën op deze curve is weergegeven in de grafiek hiernaast. De rol van de overheden verandert naarmate de S-curve (en dus de ontwikkeling) vordert. Bij de gemeenten binnen de NAL-regio Zuidwest is met name behoefte aan een faciliterende en soms stimulerende en regulerende rol van de Samenwerkingsregio.



Hieronder volgt per categorie een toelichting op de voorgestelde ondersteuning. Voor alle maatregelen en acties geldt dat we de samenwerking zoeken met de landelijke NAL-organisatie en andere NAL-regio's. Het kan zijn dat een actie wordt opgepakt door een NAL-werkgroep of andere NAL-regio. In die gevallen starten we niet zelf een apart traject maar haken zoveel mogelijk aan en denken waar nodig mee om vervolgens de resultaten te benutten in onze Samenwerkingsregio.

4.1 Bewustwording en Kennisdeling

- a) Loketfunctie
- b) Kennisbank/ informatievoorziening
- c) Bijeenkomsten, workshops

a) Loketfunctie

Loket voor gemeenten

De loketfunctie is een 'ingang', een plek waar in eerste instantie gemeenten terecht kunnen met specifieke vragen die raken aan de opgave voor laadinfrastructuur in de gemeenten. De Samenwerkingsregio zorgt met de loketfunctie dat zij toegankelijk en bereikbaar is, en zo de samenwerking en kennisuitwisseling vergemakkelijkt. Deze loketfunctie dient als ook ontwikkelaar en beheerder van de (op te richten) kennisbank (zie b)

Vragen aan het loket gaan bijvoorbeeld over beleidsvorming of meer specifiek over brandveiligheid in parkeergarages, hoe om te gaan met communicatie en participatie naar en van particulieren, hoe om te gaan met verlaagde parkeernormen en vragen van inwoners over parkeerdruk, maar ook over logistieke hotspots en hubs voor stadslogistiek, mogelijkheden voor pilots en zelfs over specifieke financiering of subsidiemogelijkheden.

Gemeenten kunnen hier ook terecht met vragen over het werkproces rond laadinfrastructuur. Hoe maken we het werkproces toekomstbestendiger en efficiënter? Hoe kunnen we ervoor zorgen dat een verdubbeling van het aantal laadpalen niet leidt tot een verdubbeling van het werk voor de gemeente en netbeheerders. Welke mogelijkheden zijn er om de doorlooptijden te verkorten en/of het proces anders in te richten? Welke routines kunnen we hiertoe in bestaande processen inbrengen, zodat er efficiënter wordt gewerkt? Hierbij werken we samen met de werkgroep 'Versnellen proces' en de andere NAL-regio's.

Met de loketfunctie kan de Samenwerkingsregio in antwoorden voorzien of de gemeenten doorverwijzen naar de relevante informatiebron. Het loket zorgt ook voor het (online) actief delen van informatie (bijv. via een nieuwsbrief) over recente regionale ontwikkelingen en over algemene ontwikkelingen zero emissie (elektrisch) mobiliteit.

Op dit moment kunnen gemeenten terecht bij de adviseurs van de provincies. Om de ondersteuningsbehoefte van gemeenten langdurig te kunnen blijven faciliteren over de hele breedte van het speelveld (alle modaliteiten, alle soorten laden en alle doelgroepen), wordt aanvullend op de beleidsadviseurs van de provincies een adviseur ingehuurd die deze loketfunctie invult. Daarnaast delen we onze kennis met beleidsadviseurs op verschillende thema's binnen de provincies zodat zij mede een adviesfunctie kunnen invullen bijvoorbeeld op het gebied van logistiek.

Loket voor bedrijven, VvE's en particulieren

De regio wil ook de loketbehoefte voor het bedrijfsleven, VvE's en particulieren onderzoeken. Deze partijen zouden dan ook bij het loket terecht kunnen met vragen omtrent laadinfrastructuur. Bedrijven hebben behoefte aan informatie over het plaatsen van laadinfrastructuur op hun terrein, kostenefficiënte oplossingen en aan informatie over de mogelijkheden van de combinatie van energimanagement met het beheer van bedrijfsgebouwen. De behoefte aan informatie kan, met name voor bedrijven, enorm verschillen en heeft te maken met het soort bedrijf. Een logistiek bedrijf met een groot aantal vrachtauto's vraagt om een andere aanpak dan een installatiebedrijf met vooral bedrijfsbussen. De laadinfrastructuur voor een groot adviesbureau is weer heel anders dan die voor het wagenpark van een aannemer met vooral mobiele werktuigen. Daarnaast is in de NAL de volgende afspraak opgenomen; *gemeenten en regio's maken in bestaande en nieuwe samenwerkingsovereenkomsten met bedrijven aanvullende afspraken over de minimale hoeveelheid laadinfrastructuur voor bedrijventerreinen.*

Dit gaat over bestaande bouw met minder dan 20 parkeerplaatsen, die buiten de Europese richtlijn energieprestatie van gebouwen (EPBD) vallen. Daarnaast worden met bedrijven afspraken gemaakt om bedrijventerreinen open te stellen voor de uitrol en exploitatie van (snel)laadinfrastructuur.

We maken inzichtelijk wat de ondersteuningsbehoefte van bedrijven is en zien vervolgens of en hoe hiervoor de loketfunctie ingevuld kan worden. Daarnaast verkennen we of en hoe we invulling kunnen geven aan bovengenoemde NAL afspraak.

De realisatie van laadinfrastructuur op parkeergelegenheden met een Verenigen van Eigenaren is complex. Uitdagingen betreffen onder meer de netaansluiting, het parkeren, de bekostiging van de laadinfrastructuur, verrekening van de geladen stroom, brandveiligheid en besluitvorming in de VvE's. Toch willen gemeenten voorkomen dat gebruikers van deze parkeergelegenheden uitwijken naar de openbare ruimte om te gaan laden. Het is daarom belangrijk om VvE's te helpen bij de totstandkoming van laadinfrastructuur op deze plekken. Daarbij is het goed voor VvE's om te beseffen dat de realisatie van laadinfrastructuur een groeimodel is, men kan klein beginnen en daarna opschalen of in één keer grote stappen maken als men daar aan toe is. Slimme oplossingen in relatie tot de kosten zijn van belang om mee te nemen in informatievoorziening aan VvE's.

Ondersteuning hiervoor vanuit het loket is gewenst. We onderzoeken of informatiepakketten en -bijeenkomsten voor VvE's de ondersteuningsvraag voldoende invult.

Zowel in Zeeland als Zuid-Holland zal voor een aanzienlijk deel geladen worden op eigen terrein van particulieren. Deze private laadpunten helpen bij het verminderen van de druk op de publieke ruimte. Ook is laden op eigen terrein (achter de meter) goedkoper dan laden in de publieke ruimte. We kunnen ons voorstellen dat particulieren behoefte hebben aan een loket met neutrale praktische informatie. Denk bijvoorbeeld aan advies over laden op eigen terrein (wat heb je daarvoor nodig), verlengde private aansluiting, openbaar laadpunt voor bezoekers in een wijk met eigen opritten etc.

We onderzoeken welke informatiebehoefte particulieren hebben en wat voor hulp van het loket daarbij past. Hiervoor halen we o.a. input op bij de Vereniging Elektrisch Rijders.

b) Kennisbank/ informatievoorziening

Gezien de hoeveelheid bestaande informatie op de websites van het Nationaal Kenniscentrum Laadinfrastructuur, RVO, en de site van de NAL maakt het loket informatie over publieke laadinfrastructuur gemakkelijk toegankelijk. De kennisbank bestaat onder meer uit:

- Informatie over de RAL
- Prognoses en outlooks over de groei van het aantal elektrische voer- en vaartuigen
- Voorbeeld beleidsdocumenten voor laadvisie en plaatsingsbeleid
- Voorbeelden van participatie rondom plaatsingsbeleid, plankaarten en verkeersbesluiten
- Handleidingen voor VvE's en informatie voor bedrijven en vakantieparken voor plaatsing van laadinfrastructuur, inclusief standaard documenten
- Informatie over standaarden waarover op nationaal niveau afspraken worden gemaakt, waaronder: slim laden, V2G (Vehicle to Grid), prijstransparantie en informatievoorziening, interoperabiliteit, het toelaten van andere providers op de laadinfrastructuur, en open en breed gedragen communicatieprotocollen
- Best practices die inspireren en dienen als voorbeeld, waaronder uitrolstrategieën, pilots, laadpleinen, integratie van laadinfrastructuur in de openbare ruimte.
- Veiligheid en cybersecurity
- Logistieke laadinfra

We helpen bij de regionale doorvertaling en toepassing van landelijke producten die worden gemaakt door bijvoorbeeld NKL en de netbeheerders. Daarnaast voeden we het NKL en de landelijke werkgroepen met de wensen vanuit de regio ten behoeve van op te stellen landelijke producten. Dit doen we in samenspraak met andere NAL regio's. We zorgen ervoor dat deze informatie overzichtelijk ontsloten wordt. De vorm hiervoor is nader te bepalen, bijvoorbeeld door het oprichten van een pagina op de bestaande website van de NAL.

c) Bijeenkomsten, workshops

De eerste bijeenkomsten zijn voor gemeenten, richten zich op de RAL en gaan specifiek in op bewustwording over de opgave, visievorming en plaatsingsbeleid. Ten aanzien van deze onderwerpen worden voor gemeenten workshops georganiseerd waarin beleidsvorming wordt geconcretiseerd. In een later stadium richten de bijeenkomsten zich op andere onderwerpen, afhankelijk van de behoefte. De bijeenkomsten en workshops hebben vooral tot doel de gemeente in hun tempo te helpen de volgende stappen op gebied van uitrol van laadinfrastructuur te nemen. Zoals eerder al gemeld is het van belang om daarvoor maatwerk te leveren, maar wel proberen zoveel mogelijk samen te werken met gemeente die in dezelfde fase zitten. Door deze samenwerking is het namelijk mogelijk om gezamenlijke producten en adviezen uit te vragen in de markt. Daarnaast leren van gemeenten die al een stap verder zijn.

Ook worden regionale bijeenkomsten georganiseerd met als doel om bedrijven te inspireren en activeren om aan de slag te gaan met laadinfrastructuur. Bedrijven worden geïnformeerd over de ontwikkeling van elektrisch vervoer en de wijze waarop zij aan de slag kunnen met laadinfrastructuur. Hierbij is aandacht voor de kosten, de techniek, exploitatievormen en kansen voor smart charging, koppeling met lokale duurzame energieproductie en lokale energieopslag.

Daarnaast worden bijeenkomsten georganiseerd voor VvE's, waarin zij ook worden geïnformeerd over de ontwikkeling van elektrisch vervoer en de wijze waarop zij aan de slag kunnen met laadinfrastructuur. Hierbij is ook aandacht voor de kosten, de techniek, exploitatievormen en kansen voor smart charging en koppeling met lokale duurzame energieproductie.

Ook bijeenkomsten voor logistiek, GWW sector, toerisme en binnenvaart zijn belangrijk om deze sectoren te helpen met kennisontwikkeling op gebied van elektrificatie van hun wagenpark en schepenvloot. De laadinfrastructuur voor deze sectoren zal voor een deel anders zijn dan die voor personenvoertuigen. Bijvoorbeeld grotere vermogens laden, batterijwisselstations en Supersnelladen op eigen terrein. Maar voor een deel ook gelijkenissen tonen zoals, niet sneller laden dan nodig, stilstaan is laden, smart charging en het belangrijkste; de laadinfrastructuur zal ook aangesloten zijn op het elektriciteitsnetwerk. Vanwege dat laatste is het belangrijk om af te stemmen om gelijktijdige pieken en dalen te voorkomen en investeringen in laadinfrastructuur dubbel of driedubbel te gebruiken zodat de maatschappelijke kosten van de netwerkaanpassingen betaalbaar blijven.

Bijeenkomsten en workshops hebben als doel te informeren, te inspireren, te helpen en te activeren. In overleg met het kernteam (zie H6) wordt bekeken aan welke bijeenkomsten en workshops op welk moment behoefte is.

4.2 Visievorming en beleid

- d) Gezamenlijke laadvisie voor alle modaliteiten met ruimte voor lokale verschillen en maatwerk per regio
- e) Gezamenlijk plaatsingsbeleid voor alle modaliteiten met ruimte voor lokale verschillen en maatwerk per regio
- f) Regionale snellaadvisie voor alle modaliteiten

d) Gezamenlijke laadvisie voor alle modaliteiten met ruimte voor lokale verschillen en maatwerk per regio

Voor de gemeenten wordt een standaard laadvisie ontwikkeld. De visie gaat in op alle verschillende vormen van laden, van publiek tot privaat, en gaat over laadinfrastructuur voor personen- en goederenvervoer. De integrale laadvisie zien we als een groeimodel. Gemeenten hebben tot nu toe vooral ervaring opgedaan met laadinfrastructuur voor personenauto's in de openbare ruimte. Daar zal de focus in eerste instantie op liggen. Andere modaliteiten zoals taxi's, bestelbussen en vrachtwagens/ binnenvaart hebben vaak een andere laadbehoefte, wat bepalend is voor de laadlocatie en zwaarte van de aansluiting (laadsnelheid). Na een verkenning naar wat er nodig is voor andere modaliteiten/ doelgroepen kan dit ook in de laadvisie worden opgenomen.

In de laadvisie worden onderdelen opgenomen waarmee gedifferentieerd kan worden tussen typen gemeenten die onderling verschillen in verstedelijkingsgraad, duurzaamheidsambities, aanwezige sectoren zoals logistiek en toerisme, oppervlakte en aantal inwoners. Doel van de standaard laadvisie is het ontzorgen van gemeenten zodat de capaciteit van gemeenteambtenaren efficiënt en doelmatig kan worden ingezet. Het is mogelijk hiervoor een voorbeeldtekst van een gemeente of regio die hier al gevorderd in is, te benutten. Na voltooiing van de visie(s) kunnen gemeenten met hulp van de Samenwerkingsregio zelf met de visies aan de slag door hieraan nog nadere lokale kleuring te geven op basis van specifieke omstandigheden of wensen.

De laadvisie komt tot stand met behulp van de netbeheerders, externe expertise, in samenwerking met gemeenten. In eerste instantie gericht op inwoners en bezoekers in combinatie met de publiek – private samenstelling van de laadinfrastructuur en de laadtechniek (snel/ langzaam, palen/ pleinen). De relatie met andere beleidsterreinen en maatwerk per regio komt ook aan bod. Voor de andere modaliteiten/ doelgroepen zoals logistiek, OV en taxi's verkennen we wat er nodig is.

Wat moet landen in het gemeentelijke/regionale laadbeleid en concrete handvatten om dit in de praktijk vorm te geven. We benutten zoveel mogelijk de ervaringen van andere NAL-regio's en de NAL-werkgroepen. Op basis van de uitkomsten worden deze modaliteiten/doelgroepen verwerkt in de integrale visie. Er is wel duidelijk onderscheid tussen de laadvraag in hoog stedelijke gebieden en in meer landelijke gebieden. Wat in de stad werkt, werkt wellicht minder goed op het platteland. Minder inwoners en bedrijven zorgen voor minder opbrengsten aan de laadpaal en vergen soms een andere aanpak en meer samenwerking.

e) Gezamenlijk plaatsingsbeleid voor alle modaliteiten met ruimte voor lokale verschillen en maatwerk per regio

Voor de gemeenten wordt een standaard plaatsingsbeleid ontwikkeld. In het plaatsingsbeleid wordt duidelijk gemaakt hoe een gemeente laadinfrastructuur gaat plaatsen voor personen- en goederenvervoer.

Er zijn in principe drie hoofdkeuzes:

- wanneer ga je over tot plaatsing
- waar plaats je
- welke eisen stel je aan de laadlocatie

Ook hier geldt dat gemeenten tot nu toe vooral ervaring hebben opgedaan met plaatsing van laadinfrastructuur voor personenauto's. Omdat het plaatsingsbeleid voor andere modaliteiten zoals taxi's, bestelbussen en bijvoorbeeld vrachtwagens/ binnenvaart verschilt van plaatsingsbeleid voor personenauto's wordt verkend hoe plaatsingsbeleid in elkaar zit voor de andere modaliteiten. Het plaatsingsbeleid is net als de integrale visie een groeimodel. Naar verwachting zal de laadinfrastructuur voor bedrijven en binnenvaart meer op privaat terrein plaatsvinden omdat de kosten per kWh daar het laagst zijn. Daarbij zijn de totale kosten van de keten van elektrisch voer- of vaartuig, de benodigde laadinfra en de elektriciteitsprijs van belang. In de gevallen van privaat laden is de rol van de gemeente minder groot maar wordt het onderliggende elektriciteitsnet een belangrijke voorwaarde voor de mogelijkheden en kosten. De netbeheerder speelt hierbij een cruciale rol om laadinfrastructuur mogelijk te maken zeker op de logistieke hotspot als Greenports en haven waar veel laadvraag bij elkaar kan komen in de toekomst.

Met het plaatsingsbeleid wordt gedifferentieerd tussen typen gemeenten, afhankelijk van bijvoorbeeld verstedelijkingsgraad, vraag naar laadinfrastructuur, het bestaande laadnetwerk of andere verschillen zoals inwoneraantallen, aanwezigheid van verschillende bedrijfssectoren etc. Het type plaatsingsbeleid kan variëren naar aanleiding van aanvragen en proactieve plaatsing op basis van prognoses. Uit de gesprekrondes met gemeenten blijkt behoefte aan expliciete aandacht voor de volgende onderwerpen; procesgang rondom de plaatsing van publieke laadinfrastructuur, minder rendabele laadinfrastructuur, laadinfrastructuur in nieuwbouwwijken, clustering van laadpalen in laadpleinen, laadinfrastructuur voor personenauto's in de semipublieke ruimte, laadinfrastructuur voor toerisme en de ontwikkelingen in de binnenvaart.

Doel van het standaard plaatsingsbeleid is het ontzorgen van gemeenten zodat de capaciteit van gemeenteambtenaren en medewerkers van netbeheerder efficiënt en doelmatig kan worden ingezet. Na voltooiing van het plaatsingsbeleid kunnen gemeenten met hulp van de Samenwerkingsregio zelf aan de slag door hieraan nog lokale kleuring te geven op basis van specifieke omstandigheden of wensen.

Het plaatsingsbeleid komt tot stand met behulp van de netbeheerders, externe expertise, in samenwerking met een kopgroep of klankbordgroep van gemeenten. De drie hoofdvragen wanneer plaatsen, waar plaatsen en welke eisen worden gesteld aan een laadlocatie worden uitgewerkt.

Maatwerk per gemeente komt ook aan bod.

Voor de andere modaliteiten/ doelgroepen zoals logistiek, OV en taxi's verkennen we hoe plaatsingsbeleid in elkaar zit. Wat moet landen in het gemeentelijk plaatsingsbeleid en concrete handvatten om dit in de praktijk vorm te geven. We benutten zoveel mogelijk de ervaringen van andere NAL-regio's en de NAL-werkgroepen. Op basis van de uitkomsten worden deze modaliteiten/doelgroepen verwerkt in het plaatsingsbeleid.

f) Regionale snellaadvisie voor alle modaliteiten

Een regionale visie ondersteunt gemeenten bij hun planvorming en uitvoering voor snelladen. Door een regionale visie wordt een dekkend laadnetwerk geborgd en kunnen gemeenten op deze manier bijdragen, zonder zelf een apart plan of visie te hoeven opstellen.

Ook de afstemming met naastgelegen regio's zorgt ervoor dat de verdeling van snelladers op de juiste locaties plaatsvindt en voorkomt dubbele locaties aan de regiogrenzen.

De snellaadvisie voor verschillende modaliteit is van groot belang. Zeker als er snelladen nodig is voor zwaardere en grotere voer- en vaartuigen zoals vrachtwagens en binnenvaart schepen. Met deze sectoren moet nauw worden samengewerkt om inzicht te krijgen in de routes en omlopen die gereden en gevaren worden om een totale afstemming van de laadinfra en de gebruikte voer- en vaartuigen te krijgen. Dit kan leiden tot heel ander uitgangspunten en samenwerkingsverbanden voor de snellaadinfrastructuur voor logistiek en scheepvaart. Andere modaliteiten die weer ander wensen en eisen hebben zijn pleziervaart en mobiele werktuigen en wellicht ook de landbouw in de toekomst. De verwachting is dat er ook met grotere vermogen geladen moet kunnen worden met een op sommige locaties grotere impact op het elektriciteitsnetwerk en daarmee de realisatietijd van de laadinfrastructuur en de snellaadvoorziening.

De Samenwerkingsregio stelt in eerste instantie een snellaadvisie op voor personenauto's, en vervolgens ook voor overige modaliteiten afhankelijk van de marktontwikkelingen. Onderdelen van deze laadvisie zijn onder meer:

- Verwachte behoefte aan snelladers
- Openbaar of privaat
- Kansrijke locaties en koppelkansen
- Rolopvatting gemeente, provincie, NAL-regio en markt. Waar ligt het initiatief? Bij de markt, de gemeente, provincie of NAL-regio?

4.3 Uitrol van laadinfrastructuur

We zetten de volgende ondersteuning in deze categorie

- a) Prognoses en plankaarten (voor alle modaliteiten)
- b) Wegnemen belemmeringen proactieve en strategische uitrol
- c) Faciliteren van pilots

a) Prognoses en plankaarten (voor alle modaliteiten)

Het beginpunt voor elke gemeente is inzicht in de opgave. Zowel voor gemeenten waar de urgentie nog niet of niet meer wordt gevoeld, als voor gemeenten waar het zo hard gaat dat er problemen ontstaan met de beschikbare beleids- en uitvoeringscapaciteit. In al deze gevallen is het belangrijk om een beter beeld te krijgen van de opgave per gemeente. Welke aantallen laadpunten verwachten we wanneer nodig te hebben, voor welke doelgroepen, voor welke modaliteiten en met welke netaansluiting? Dat is de basis om vervolgens met de visie en het plaatsingsbeleid aan de gang te gaan. We erkennen dat er nog veel onzeker is. Wat we nu voorspellen wijkt zo goed als zeker af van het aantal laadpalen dat er in 2030 daadwerkelijk nodig blijkt. Tegelijkertijd hebben we wel getallen nodig om aan de slag te gaan. We houden de ontwikkelingen daarom in de gaten en herijken de opgave periodiek.

De plankaart openbaar laden is een uitwerking van de prognoses. Op basis van de prognose en de kaders die een gemeente stelt voor het plaatsen van laadpalen, worden locatievoorstellen op parkeervakniveau gedaan voor uitbreiding van het laadnetwerk in de gemeente. Dit is een essentiële stap richting een meer planmatige en integrale aanpak voor het faciliteren van laadinfrastructuur. Zo kan van een reactief proces van aanvraag, locatiekeuze en realisatie naar een proactieve aanpak gegaan worden.

Naast meer regie, stuurt deze aanpak ook op het verkorten van de doorlooptijd van het aanvraag- en realisatieproces, en strategisch plaatsen mogelijk maken (zonder aanvraag), bijvoorbeeld voor bezoekers en toeristen. De plankaart is hiermee een leidraad voor de uitbreiding van het netwerk. Dit betekent niet dat alle locaties meteen ontwikkeld worden, maar dat de uitbreiding van het huidige laadnetwerk in de gemeente wordt gedaan aan de hand van de gekozen locaties op de plankaart: als een nieuwe aanvraag binnenkomt kan deze snel worden behandeld omdat er reeds geschikte locaties op de plankaart zijn gekozen. Het is hiermee voor de gemeente mogelijk om strategisch te plaatsen op locaties waarvoor nog geen aanvraag is gedaan, maar waarvan wordt verwacht dat er een grote laadbehoefte zal zijn.

Essentieel bij het opstellen van een plankaart openbaar laden, is de afstemming met de netbeheerder, zodat deze zich ook tijdig kan voorbereiden op de eventueel benodigde uitbreiding van het elektriciteitsnetwerk.

In een deel van Samenwerkingsregio Zuidwest zijn al plan- en prognosekaarten gemaakt. Voor deze gemeenten geldt dat het gaat om actualisaties op het vlak van personenvervoer en doorontwikkeling met soorten elektrische voer- en vaartuigen. Voor de plan- en prognose kaarten voor logistiek, binnenvaart, OV en mobiele werktuigen is nauw overleg met de marktpartijen die het betreft nodig om gezamenlijk de prognose en de plankarten op te stellen om verkeerde inschattingen te voorkomen.

De Samenwerkingsregio brengt samen met gemeenten en netbeheerders de prognose voor groei elektrische voer- en vaartuigen en de daarbij behorende laadinfrastructuur per gemeente in beeld. Dit gebeurt in samenhang met de ontwikkeling van plankarten zodat laadlocaties ook meteen in beeld zijn. De Samenwerkingsregio kan ervoor zorgen dat de plan- en prognosekaarten op regionaal niveau worden aanbesteed. Dit brengt kostenvoordelen met zich mee. De prognoses per gemeente dienen als basis voor deze specificatie. Voor overige modaliteiten is het daarnaast een optie om als NAL-regio de ElaadNL Outlooks te (laten) vertalen naar lokale aantallen.

b) Wegnemen belemmeringen proactieve en strategische uitrol

De NAL stelt dat vanaf 2021 de uitrol van laadinfrastructuur proactief moet worden vorm gegeven. De meeste publieke laadpalen worden traditioneel geplaatst naar aanleiding van een aanvraag van een (toekomstig) EV-rijder en als onderdeel van een concessie. Voordeel is dat de marktpartij zekerheid heeft dat de paal gebruikt gaat worden en het financiële risico durft te dragen. Nadeel is dat het na de aanvraag lang kan duren voordat de paal er daadwerkelijk staat. Vanwege de snelle groei van het aantal elektrische personenvervoertuigen en tweedehands EV's, groeit ook de kans dat de laadinfrastructuur op enig moment niet meer voldoende dekkend zal zijn. Om in de behoefte te voorzien van een blijvend dekkende laadinfrastructuur kan deze proactief geplaatst worden. Naast locaties waar op vraag gestuurde wijze laadinfrastructuur geplaatst wordt, zijn er locaties waar op basis van strategische afwegingen geplaatst moet worden, zoals aan de Nederlandse stranden en andere drukbezochte locaties. Om deze laadinfrastructuur te realiseren is strategisch plaatsing nodig.

Bij proactieve uitrol plaats je als het ware (net) voor de vraag uit op basis van de verwachte vraag in de toekomst. Bij strategisch plaatsen wordt laadinfrastructuur geplaatst op locaties waar veel bezoekers komen die zelf nooit een aanvraag voor laadinfrastructuur zullen indienen. Dat kan financiële consequenties hebben. Doordat er geen aanvrager is, is er minder zekerheid op het gebruik van de laadpaal en wellicht een groter financieel risico voor de marktpartij.

We verwachten dat er in onze Samenwerkingsregio locaties zijn waar marktpartijen dat risico niet willen dragen, waardoor palen niet geplaatst worden of gemeenten moeten bijbetalen. Om dat te voorkomen kijken we in deze gevallen of een combinatievraag van rendabel en onrendabel plaatsing mogelijk is bijvoorbeeld door het uitgeven van een concessie. Of we zorgen door inzicht aan marktpartijen te geven in de prognose van groei van elektrische voertuigen in de landen waar veel van de bezoekers vandaag komen, zoals Duitsland en België, om het potentieel verdienmodel duidelijk te maken.

Daarnaast zijn ook slimme oplossingen of combinaties nodig om de kosten voor laadinfrastructuur naar beneden te brengen of de verdienste in het gebied omhoog. Denk dan aan combinaties met zonnepanelen of lokale opslag van energie en slimme laadpleinen. Dit is een uitdaging die in heel Nederland speelt en daarom werken we binnen de landelijke NAL-organisatie aan oplossingen voor de langere termijn. Mogelijk kunnen we leren van de aanleg van het glasvezelnet waarbij er ook verschil was tussen commercieel aantrekkelijk binnenstedelijk gebied versus het commercieel minder aantrekkelijk buitengebied. Het is niet voor alle gemeenten duidelijk op welke wijze en onder welke voorwaarden proactieve of strategische plaatsing mogelijk is. Gemeenten hebben behoefte aan informatie over zulke voorwaarden, bijvoorbeeld uit voorbeeldcases of best practices van andere gemeenten in het land.

Om gemeenten en andere organisaties te helpen bij de knelpunten die zich voordoen bij proactieve en strategische uitrol wordt de Vliegende brigade in het leven geroepen. De Vliegende brigade levert snel en gericht menskracht voor het oplossen van concrete knelpunten. Deze menskracht bestaat voornamelijk uit opdrachtgerichte extern ingehuurde expertise, waarbij maatwerk de sleutel is tot succes. Denk hierbij aan een ervaren gebiedsontwikkelaar, netbeheerder of procesmanager met kennis van elektrisch vervoer.

We werken uit hoe we gemeenten kunnen ondersteunen bij het wegnemen van belemmeringen in de proactieve en strategische uitrol met aandacht voor de verschillende contractvormen die in Zuidwest gehanteerd worden; openmarkt model, vergunningen model, aanbesteding/concessiemodel, opdrachtenmodel. Ook is er aandacht voor de verschillen tussen locaties (stedelijk en meer landelijk gebied) en voor mogelijke combinaties met vraag gestuurde uitrol, het beter benutten van private en semipublieke laadpunten en de plaatsing van snelladers. Insteek is uitrol waarbij de kosten voor gemeenten gelijk zijn en bij voorkeur nul. Waar dat niet lukt bekijken we welke financieringsmogelijkheden er zijn (anders dan een gemeente of provincie).

Voor inzet van de Vliegende Brigade kunnen gemeenten die actief zijn met de ontwikkeling van laadinfrastructuur een aanvraag indienen. De aanvraag moet passen binnen de doelen en afspraken van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Het moet gaan om een concreet afgebakende opdracht die bijdraagt aan het oplossen van een concreet knelpunt in de versnelling van de uitrol van laadinfrastructuur.

Regionale aanbesteding

In een aantal van de landsdelen wordt een regionale aanbesteding georganiseerd door de Samenwerkingsregio. Door een deel van de gemeenten in Zuidwest is aangegeven dat het werken met aanbestedingen goed zou kunnen werken, een deel is ook al aangesloten bij een zo'n aanbesteding (zie hieronder). Aanbestedingen waarbij een concessie wordt gegund aan een marktpartij geven mogelijk meer potentieel om te sturen op de uitrol van laadinfrastructuur, bijvoorbeeld door te sturen op prijs, clustering van laadpunten en te hanteren uitrolstrategie. De meningen over het nut en de noodzaak van wel of niet aansluiten bij een regionale aanbesteding zijn in landsdeel Zuidwest verdeeld. Niet iedere gemeente is hiervan overtuigd. Daarom blijft de keuzevrijheid in de contractvorm een belangrijk punt in de RAL Zuidwest. Voor gemeenten die hier behoefte aan hebben, afhankelijk van eigen voorkeuren en ambities kan de Samenwerkingsregio helpen door een regionale aanbesteding te (laten) organiseren, of gemeenten te stimuleren om een gezamenlijke aanbesteding te starten.

Er bestaat al een mogelijkheid voor alle gemeenten in Zuidwest om aan te sluiten bij de regionale aanbesteding die de gemeente Rotterdam organiseert. Zij organiseert al acht jaar de aanbesteding van laadpalen voor meerdere gemeenten in Zuid-Holland. Met de oprichting van de NAL-regio Zuidwest heeft de gemeente Rotterdam de nieuwe aanbesteding voor laadinfrastructuur open gesteld voor zowel de gemeenten in de provincie Zuid-Holland als voor gemeenten in de provincie Zeeland. De Samenwerkingsregio werkt nauw samen met de gemeente Rotterdam en heeft gemeenten actief gewezen op de mogelijkheid om aan te sluiten bij deze aanbesteding. Dit is gedaan met in achtneming van het tempo en de fase waarin gemeenten zich bevinden. Het is niet voor iedere gemeente opportuun om aan te sluiten. Daarom is het aan gemeenten zelf om te bepalen of ze deelnemen aan op grote schaal georganiseerde aanbestedingen. Het is aan de Samenwerkingsregio om de gemeente voldoende informatie te geven over aanbestedingsmogelijkheden zodat gemeenten deze afweging weloverwogen kunnen maken. Ook is het mogelijk verschillende aanbestedingen in verschillende gemeenten of voor verschillende modaliteiten naast elkaar te laten lopen indien dat gewenst is.

De Samenwerkingsregio blijft doorlopend met gemeenten in gesprek om te signaleren of er behoefte is aan een additionele aanbesteding in de regio Zuidwest. Hierbij kan ook gedacht worden aan een aanbesteding voor snelladers, laadinfrastructuur voor de logistieke sector bijvoorbeeld langs goederencorridors. Als er animo is voor een regionale aanbesteding wordt bezien door wie en in welke vorm die georganiseerd wordt.

c) Faciliteren van pilots

Onderwerpen die hiervoor geschikt zijn, zijn bijvoorbeeld laadinfra in nieuwbouwwijken, laadpleinen, hubs voor (stads)logistiek, waaronder afstemming met initiatieven als Clean Energy Hubs, en pilots met slim laden. Dit geldt in het bijzonder voor modaliteiten die aan het begin staan van de S-curve (R&D of pilotfase).

De Samenwerkingsregio kan pilots ondersteunen, bijvoorbeeld door mee te denken, te helpen met financieringsmogelijkheden of locaties beschikbaar te stellen.

4.4 Samenwerking met netbeheerders

De groei van elektrische voertuigen (EV's), de uitrol van de daarbij horende laadinfrastructuur en de bredere energietransitie-opgave hebben een grote impact op het elektriciteitsnet. Voor de netbeheerders is de vermogensimpact op het elektriciteitsnet, alsmede de planbaarheid van de uitvoering van deze mobiliteitstransitie van belang. De netbeheerders staan voor de uitdaging om ervoor te zorgen dat het net de extra belasting aan kan en dat de benodigde netaansluitingen op tijd worden gerealiseerd.

Het voortijdig afstemmen en delen van de integrale laadvisies en het plaatsingsbeleid van gemeenten met de netbeheerder helpt daarbij. Het geeft de netbeheerder inzicht in waar op langere termijn laadpalen nodig zijn, in hoeverre dit past en waar knelpunten ontstaan. Netbeheerders hebben behoefte aan zowel concrete korte termijn uitrolplanningen, als aan concrete middellange en lange termijn uitrolplanningen. Met daarin benoemd om welk type aansluitingen het gaat en op welke locatie en op welk moment deze benodigd zijn. De informatie over de middellange en lange termijn stelt een netbeheerder in staat om vereiste capaciteits- of netuitbreidingen tijdig te plannen en uit te voeren. Tegelijkertijd zorgt een planmatige aanleg van laadinfrastructuur er voor dat doorlooptijden voor het plaatsen ervan, van minder invloed zijn dan wanneer er vraag-gestuurd wordt aangelegd. Tot slot biedt een planmatige uitrol van laadinfrastructuur ook mogelijkheden om werkzaamheden die nodig zijn voor de aanleg van een laadpunt, te combineren in één arbeidsgang. Bij grotere aansluitingen (> 3x35A), bij onder andere laadpleinen en snelladers, wordt dit bemoeilijkt omdat er extra werkzaamheden en keuringen (welke draaien om het borgen van veiligheid) moeten worden uitgevoerd die momenteel nog niet passen binnen één arbeidsgang.

Dit geldt in het bijzonder voor de publieke laadinfrastructuur in de gebouwde omgeving. De verwachting is dat hieruit de sterkste toename in gebruik van bestaande infrastructuur volgt. Deze toename gebeurt op hetzelfde moment waarop ook zonder elektrisch vervoer al de verbruikspiek op het elektriciteitsnet zit. Het laden van EV's hoeft niet altijd met de maximaal mogelijke snelheid te gebeuren. Indien het netverzwaringen kan besparen kan het besturen van de maximale laadsnelheid in de gebouwde omgeving daarom een zeer zinvolle keuze zijn. De techniek die hiervoor is ontwikkeld is Smart Charging. Smart Charging en load balancing wordt door Netbeheerders omarmd als mogelijke oplossing om efficiënt om te gaan met investeringen in laag- en middenspanningsnetten. De groei van het elektrisch vervoer is dus ook een kans. Met slimme laadoplossingen kunnen EV's helpen om vraag en aanbod van (hernieuwbare) energie beter te balanceren. Daarmee raakt de NAL de bredere energietransitie en ontwikkelingen zoals de Regionale Energiestrategieën.

Via Netbeheer Nederland zijn de regionale netbeheerders gebonden aan de doelen en afspraken uit de Samenwerkingsovereenkomst die is gesloten met de provincies Zeeland en Zuid-Holland en het ministerie van I&W. De netbeheerders leveren een actieve bijdrage aan de voorbereiding en uitvoering van de RAL ZW. Voor Samenwerkingsregio Zuidwest gaat het om de netbeheerders Enduris, Liander, Stedin en Westland infra. De netbeheerders helpen om de impact van keuzes inzichtelijk te maken vanuit het betaalbaarheids- en beschikbaarheidsprincipe. In de praktijk betekent dit onder andere dat de netbeheerders actief deelnemen in de regionale organisatiestructuur. Netbeheerders maken inzichtelijk aan gemeenten welke capaciteit er in haar elektriciteitsnetten beschikbaar is.

Deze beschikbare capaciteit geeft inzicht in de mogelijkheden die gemeenten hebben om in wijken een warmtetransitie te laten plaatsvinden, maar ook om planmatig laadinfrastructuur aan te leggen. Op die manier borgen we dat het voorgenomen beleid ook vanuit de netbeheerder uitvoerbaar is en eventuele knelpunten vroegtijdig in beeld zijn.

Samenwerking met de netbeheerders gebeurt op verschillende niveaus. Zo neemt ElaadNL deel in de landelijke Stuurgroep NAL, Schakelen de Samenwerkingsregio's met het netbeheerders Regionaal Coördinatieteam Mobiliteit (RCtM), en werken we rechtstreeks samen met de netbeheerders in Zuidwest en met de relatiemanagers van de netbeheerders voor gemeenten. In samenspraak kunnen netbeheerder en gemeente de (locatie)plannen concretiseren. Zo wordt de onderlinge behoefte scherp gedefinieerd. Als de onafhankelijke Samenwerkingsregio dit organiseert, is dit makkelijker en haalbaarder dan dat elke gemeente dit zelfstandig oppakt.

Voor sommige onderwerpen ligt het initiatief bij de netbeheerders in samenwerking met gemeenten en marktpartijen. Bijvoorbeeld bij het opzetten en uitvoeren van een capaciteitsplanning als onderdeel van de uitrolplanning, en in relatie tot de werkzaamheden voor de bredere energietransitie. Ook zijn de netbeheerders, net als provincies en gemeenten, verantwoordelijk om de verbinding te leggen tussen de NAL en de RES'en.

Door ElaadNL is een kwantitatieve prognose gemaakt voor de mobiliteitscijfers (verwachte laadinfrastructuur) per gemeente. Tot aan het moment dat een gemeente eigen cijfers indient, worden deze geprognosticeerde cijfers meegenomen door de netbeheerders in de netimpact berekeningen gerelateerd aan de Regionale Energiestrategie (RES). Het is echter van belang dat de gemeente uiteindelijk zelf prognoses aanlevert. Deze cijfers van de gemeente zullen namelijk de werkelijkheid beter benaderen dan de landelijk opgestelde prognoses. Ook is het van groot belang de prognoses van buitenlandse gasten, verschuiving van laadvraag in het seizoen, en de laadvraag van buitenlandse logistieke partijen in Nederland mee te nemen.

Smart charging oftewel slim laden is een relevant onderwerp in de NAL. Samen met netbeheerders en gemeenten wordt aandacht geschonken aan dit onderwerp bijvoorbeeld door middel van een pilot en via de kennisbank en informatievoorziening. De aandacht voor slim laden richt zich op het voorkomen van overbelasting van het elektriciteitsnet en het effectiever gebruiken van duurzame energie door laden en ontladen.

De Samenwerkingsregio zorgt ervoor dat de samenwerking netbeheerder-gemeente op gebied van laadinfrastructuur helder is en goed wordt georganiseerd naast de bestaande contacten en relaties die er al zijn. De aanspreekpunten moeten duidelijk zijn en in het gesprek tussen de partijen komt helderheid over wat er moet gebeuren.

De Samenwerkingsregio zorgt met gemeenten voor aanlevering van prognoses t.b.v. de RES 1.0. De netbeheerder geeft vroegtijdig aan wanneer welke informatie nodig is voor de netimpactberekening en denkt mee hoe deze informatie kan worden opgehaald.

De Samenwerkingsregio en de netbeheerders maken met elkaar inzichtelijk wat we onder langere termijn verstaan en wat korte en middellange termijn behelst. Daarnaast maken zij met elkaar inzichtelijk hoe de kanskaarten van de netbeheerders (gedacht vanuit het netwerk) en de plankaarten (gedacht vanuit de elektrische rijder en openbare ruimte) op elkaar aansluiten.

De Samenwerkingsregio vestigt samen met gemeenten, netbeheerders en de rijksoverheid de aandacht op slim laden waarbij de verbinding wordt gelegd met de landelijke NAL-werkgroep die zich bezighoudt met smart charging. Waar mogelijk worden nationale ontwikkelingen toegepast in de regionale aanpak.

4.5 Relatie met nationale ontwikkelingen

De Samenwerkingsregio heeft een belangrijke rol in het verbinden van de nationale (NAL-) ontwikkelingen met de gemeenten, het lokale niveau. Als er op nationaal niveau iets gebeurt, kan een lokale reactie het gevolg zijn. Voorbeelden zijn bijvoorbeeld subsidie- of bijtellingswijzigingen die koopgedrag beïnvloeden. Ook zijn ontwikkelingen in technologie of protocollen (zoals bij slim laden) nuttig om te volgen en de lokale impact te voorzien. De regio is hierin de schakel tussen lokaal en nationaal niveau.

De Samenwerkingsregio legt actief de verbinding met de landelijke werkgroepen;

- Werkgroep 1: Versnellen proces en vaststellen basisvoorwaarden laadinfrastructuur
- Werkgroep 2: Open protocollen en open markten
- Werkgroep 3: Smart Charging
- Werkgroep 4: Logistiek
- Werkgroep 5: Veiligheid en cyber security

In de NAL is afgesproken dat het Rijk voor een aantal onderwerpen aan zet is: o.a. smart charging, prijstransparantie en open markten/protocollen worden op nationaal niveau uitgewerkt. Wat betreft deze onderwerpen volgt de samenwerkingsregio de nationale ontwikkelingen en past zij die in de regionale aanpak waar mogelijk toe.

Gezien het belang van logistiek in landsdeel Zuidwest neemt de provincie Zeeland deel in de landelijke werkgroep logistiek. De NAL werkgroep 'Logistiek' richt zich specifiek op deze sector en de behoeftes en noodzakelijke aanpassingen voor het realiseren van laadinfrastructuur voor goederenvervoer. De ambitie van Zero Emissie stadslogistiekzones in 2025 is daarvoor een mooie, belangrijke stap. Cruciaal is dat er een betrouwbare laadinfrastructuur is die aansluit op de specifieke behoefte van logistiek. Nu er begonnen wordt om batterij-elektrische bestelbussen en vrachtwagens in te zetten, kunnen die gebruikmaken van laadvoorzieningen die vanuit eerste pilots en voor personenvervoer beschikbaar zijn. Maar voor de benodigde groei is ook nieuwe en zwaardere laadinfrastructuur nodig. De werkgroep heeft gekozen voor een aanpak waarbij vanuit een gezamenlijke roadmap de laadinfrastructuur wordt gerealiseerd.

De regio zorgt ervoor dat relevante informatie uit de NAL-werkgroepen wordt gedeeld, en dat relevante regionale (lokale) ontwikkelingen worden teruggekoppeld zodat er op nationaal niveau van geleerd kan worden.

5. Begroting, verdeling en verantwoording van de middelen

Het totale budget voor Samenwerkingsregio Zuidwest voor de periode t/m 31-12-2023 is €2.120.047,- en wordt vooral besteed aan inzet van menskracht en het uitbesteden en aanbesteden van werkzaamheden. Het budget bestaat uit de bijdrage van de rijksoverheid. Gemeenten cofinancieren in de vorm van werkzaamheden en kosten infra in de openbare ruimte die gemeoid zijn met het plaatsen van publieke laadpunten.

5.1 Begroting

De begroting is gebaseerd op activiteiten die we met de kennis van nu zouden moeten ontplooiën t.b.v. van de groei van laadinfrastructuur. Daarnaast is dit een inschatting op basis van bedragen uit de markt zoals we die nu kennen. De kosten worden gedekt door budget van het Rijk en door werkzaamheden en kosten van gemeenten in de provincies Zeeland en Zuid-Holland die gemeoid zijn met het plaatsen van publieke laadpunten. Voor de realisatie van laadpalen is een aanzienlijke inspanning van gemeenten nodig. Door samenwerking gaan we schaalvoordeel proberen te halen waardoor we hopelijk minder nodig hebben. En op basis van de te maken prognoses kunnen we gaandeweg een betere inschatting geven van de benodigde middelen.

Over de kosten blijven Rijk, gemeenten en provincies met elkaar in gesprek en we actualiseren de RAL ZW ieder jaar. Met deze actualisatie wordt de begroting jaarlijks verder aangescherpt. We houden dus vinger aan de pols als het gaat om de financiën en de activiteiten. Als er additionele middelen nodig zijn, is dat vermoedelijk pas in 2022/2023. De bijdrage van het Rijk overbruggt de eerste periode van deze grote opgave. Deze tijd benutten we om een betere inschatting van de opgave en de kosten te kunnen maken voor 2022 en verder. De verwachting is namelijk dat er na 2023 ook nog veel moet gebeuren!

NB: de inspanningen van de provincies zijn niet meegenomen als cofinanciering omdat die niet direct aan het realiseren van laadpunten toe te delen zijn. Zij leveren echter door middel van het opstellen, laten uitvoeren en actualiseren van de RAL ZW een inspanning van ongeveer 1 FTE per jaar.

Begroting Samenwerkingsregio Zuidwest						
te verwachten uitgaven		totaal	2020	2021	2022	2023
Bewustwording en kennisdeling						
Loketfunctie		€ 200.000	€ 0	€ 75.000	€ 62.500	€ 62.500
Kennisbank/ informatievoorziening		€ 11.000	€ 0	€ 5.000	€ 3.000	€ 3.000
Bijeenkomsten en workshops		€ 100.000	€ 0	€ 33.333	€ 33.333	€ 33.333
totaal		€ 311.000	€ 0	€ 113.333	€ 98.833	€ 98.833
Visie en beleid						
Gezamenlijke laadvisie		€ 50.000	€ 0	€ 25.000	€ 0	€ 25.000
Gezamenlijk plaatsingsbeleid		€ 45.000	€ 0	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000
Regionale snellaadvisie personenauto's		€ 60.000	€ 0	€ 35.000	€ 0	€ 25.000
totaal		€ 155.000	€ 0	€ 75.000	€ 15.000	€ 65.000
Uitrol van laadinfrastructuur						
Prognose en plankaarten personenauto's		€ 405.000	€ 0	€ 250.000	€ 77.500	€ 77.500
Prognose en plankaarten ZE stadsdistributie of regiodistributie		€ 205.000	€ 0	€ 155.000	€ 50.000	€ 0
Prognose en plankaarten vrachtverkeer		€ 240.000	€ 0	€ 140.000	€ 0	€ 100.000
Prognose en plankaarten binnenscheepvaart		€ 100.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 100.000
Prognose en plankaarten Pleziervaart		€ 65.000	€ 0	€ 0	€ 65.000	€ 0
Prognose en plankaarten mobiele werktuigen (irt DGWW, bouw en Landbouw)		€ 65.000	€ 0	€ 0	€ 65.000	€ 0
Proactieve en strategische uitrol		€ 345.000	€ 0	€ 115.000	€ 115.000	€ 115.000
Faciliteren van pilots		€ 100.000	€ 0	€ 33.333	€ 33.333	€ 33.333
Realisatie laadpalen in Zuidwest (maandelijk cijfers RVO)		11.148	1.078	2.479	3.272	4.319
kosten gemaakt door gemeenten voor realisatie €800/ publieke paal		€ 8.918.042	€ 862.400	€ 1.982.976	€ 2.617.528	€ 3.455.137
totaal		€ 10.443.042	€ 862.400	€ 2.676.309	€ 3.023.362	€ 3.880.971
Algemeen						
Monitoring en evaluatie		€ 30.000	€ 0	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000
Communicatie		€ 15.000	€ 0	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000
Administratieve lasten		€ 75.000	€ 0	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000
totaal		€ 120.000	€ 0	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000
Totaal Samenwerkingsregio tot 31-12-2023						
		€ 11.029.042				
Totale bijdrage Rijk						
		€ 2.120.047				
Cofinanciering gemeenten realisatie publieke laadpalen match Rijksbijdrage		€ 2.120.047	Bij 2650 stuks zijn er voldoende laadpalen geplaatst om de cofinanciering te verantwoorden.(gerealiseerd + extrapolatie van groei tot nu toe, volgens cijfers RVO)			
Verwachte waarde cofinanciering gemeenten realisatie publieke laadpalen na bereiken 2650 stuks		€ 6.797.995	Verwachte realisatie laadpalen (extrapolatie van groei tot nu toe, volgens cijfers RVO)			
						8.497

te verwachten waarde van cofinanciering		2019	30-6-2020	31-12 2020	totaal 2020	tot 31-01-2021	totaal 2021	2022	2023	Totaal
De verwachte waarde van de cofinanciering is gebaseerd op de maandelijkse update van de groei van het aantal laadpalen door RVO			Q1 en Q2	Q3 en Q4	gerekend worden gerealiseerde palen van Q3 en Q4 2020					
Cofinanciering vanaf 1 juli 2020 (uren en kosten gemeenten per openbare laadpaal)					gerealiseerd	gerealiseerd	verwacht	verwacht	verwacht	
eenheidsprijs per laadpaal € 800,- (locatiekeuze, inrichting parkeervak)	€ 800,00		€ 634.400	€ 862.400	€ 862.400	€ 0	€ 1.982.976	€ 2.617.528	€ 3.455.137	€ 8.918.042
groei van aantal publieke laadpalen (extrapolatie cijfers RVO)		5.875	6.668	7.746	7.746	7.746	10.225	13.497	17.816	
groei per jaar publieke laadpalen			793	1.078	1.871	0	2.479	3.272	4.319	11.148
groei percentage					31,85%	0,00%	32,00%	32,00%	32,00%	
							nog te realiseren	Totaal voor Cofinan		
realisatie publieke palen voor cofinanciering 2650					1.078	0	1572	2650		€ 2.120.047
					Op basis van de extrapolatie van de RVO cijfers wordt de co-financiering al in 2021 behaald als van de totale verwachte groei van 2479 laadpalen in 2021 er 1572 zijn gerealiseerd.					
					verwacht aantal palen na behalen cofinanciering			8.497		€ 6.797.995

5.2 Verdeling van de middelen

In de begroting is een verdeling van de Rijksmiddelen gemaakt over de categorieën en activiteiten waarin de Samenwerkingsregio ondersteuning aanbiedt. Daarnaast is inzichtelijk gemaakt hoe de verdeling van de middelen over de regio's eruitziet op basis van een bedrag per inwoner (zie hieronder). Een aantal generieke activiteiten zijn buiten deze verdeling gehouden. Het betreft de loketfunctie, kennisbank/ informatievoorziening, monitoring, communicatie en administratieve lasten. Voor de verdeling over de regio's hebben we dezelfde rekenmethode gehanteerd waarmee het Rijk haar middelen over Samenwerkingsregio's heeft verdeeld. Met de combinatie van de activiteiten beschreven in de aanpak, de begroting en een verdeling van de middelen over de regio's is het voor iedere regio duidelijk voor welk bedrag zij ondersteuning kunnen vragen van de Samenwerkingsregio en over wat voor type activiteiten dit gaat.

verdeling naar inwoneraantallen, gebaseerd op nettobijdrage Rijk, € 2.120.047, en met in achtneming van generieke kosten voor de loketfunctie en kennisbank, administratieve lasten, communicatie en monitoring.	rekensom; nettobijdrage Rijk min generieke kosten = x bedrag delen door aantal inwoners geeft een vast bedrag per inwoner		
	inwoners 2019		euro
Holland Rijnland	566.831	0,62	352.791
MRDH zonder R'dam en DH	1.183.340	0,62	736.500
Midden Holland	234.769	0,62	146.118
Drechtsteden	289.695	0,62	180.304
Alblasserwaard	80.540	0,62	50.127
Hoeksche Waard	86.656	0,62	53.934
Goeree Overflakkee	49.611	0,62	30.877
Zuid-Holland	2.491.442		1.550.651
Zeeland	383.032	0,62	238.396
totaal	2.874.474		1.789.047
Loketfunctie			200.000
Kennisbank/ informatievoorziening			11.000
monitoring			30.000
communicatie			15.000
administratieve lasten			75.000
totaal			331.000
totaal			2.120.047

De middelen zijn beperkt maar we willen zoveel mogelijk bereiken voor iedere regio/ gemeente. In het kernteam (zie 6.2) wordt besproken welke regio's en gemeenten op welk moment behoefte hebben aan ondersteunende activiteiten. Door te clusteren en gezamenlijk opdrachten en adviezen tegelijk vanuit de Samenwerkingsregio in te kopen brengen we kostenvoordelen teweeg. Met een inzet op adviezen en producten waar alle gemeenten gebruik van kunnen maken helpen we gemeenten bij een zo efficiënt mogelijke inzet van hun capaciteit. Het voorkomt dat onnodig meerdere malen dezelfde uitvragen aan adviesbureaus worden gedaan en dat iedereen per afspraak in de NAL opnieuw het wiel moet uitvinden. Ook kunnen we gericht samenwerken met de netbeheerders en de landelijke werkgroepen. De middelen blijven met deze werkwijze in beheer van de Samenwerkingsregio. Daarmee bereiken we een efficiënte inzet en voorkomen we versnippering van de middelen (waardoor je er minder mee kunt doen), extra administratieve lasten en extra lagen in de verantwoording aan Zeeland. Daarnaast kunnen de provincies met deze werkwijze voldoen aan de verantwoordelijkheden die zij met ondertekening van de Samenwerkingsovereenkomst op zich genomen hebben.

5.3 Verantwoording van de middelen

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

- Het ministerie van IenW stelt netto € 2.120.047, - beschikbaar aan Samenwerkingsregio Zuidwest onder de voorwaarde dat de Samenwerkingsregio eenzelfde (in kind ¹) bijdrage beschikbaar stelt. 5% is afgedragen aan het BTW- compensatiefonds.
- De uitkering wordt verstrekt aan de provincie Zeeland. Provincies Zuid-Holland en Zeeland besluiten gezamenlijk en in nauw overleg met regio's over de meest effectieve inzet van de middelen in Samenwerkingsregio Zuidwest.
- provincie Zeeland functioneert als bestuurlijk en ambtelijk aanspreekpunt en initiatiefnemer van Samenwerkingsregio Zuidwest.

Als bestuurlijk en ambtelijk aanspreekpunt van Samenwerkingsregio Zuidwest vraagt de provincie Zeeland de specifieke uitkering Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2020-2023 aan. Zeeland is verantwoordelijk voor de verantwoording van de besteding van de NAL-middelen aan de rijksoverheid. Voor de verantwoording levert provincie Zeeland het inzicht in de invulling en aanwending van de NAL-middelen (rijksbijdrage en in kind cofinanciering) aan de rijksoverheid via het systeem van single information, single audit (sisa). Voor de verantwoording worden de volgende indicatoren uitgevraagd:

- Regionaal Plan van Aanpak conform de Samenwerkingsovereenkomst Ja/Nee;
- Cofinanciering ten behoeve van het regionaal Plan van Aanpak Laadinfrastructuur;
- Cumulatieve cofinanciering ten behoeve van regionaal Plan van Aanpak Laadinfrastructuur;
- Eindverantwoording Ja/Nee.

De specifieke uitkering mag uitsluitend besteed worden aan het opstellen, actualiseren en uitvoeren van de RAL ZW. De uitvoering van de RAL Zuidwest doen de provincies nadrukkelijk samen en samen met regio's en gemeenten. Waar van toepassing verantwoordt de provincie Zuid-Holland en gemeenten de besteding van Rijksmiddelen aan de provincie Zeeland op basis van facturen.

De Samenwerkingsregio maakt in de RAL inzichtelijk hoe de cofinanciering wordt ingevuld. Dit doet Samenwerkingsregio Zuidwest op basis van een vaste prijs per gerealiseerd publiek laadpunt van 800,- euro. Dit bedrag is gebaseerd op een rapport van Ecorys "businesscase laadinfrastructuur" wat zij in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben opgesteld in april 2020. In combinatie met een kostenbenchmark 2018 van het NKI blijkt dit een representatief getal te zijn. De jaarlijkse groei van het aantal gerealiseerde publieke laadpunten wordt gemonitord door RVO. Deze gegevens gebruikt de Samenwerkingsregio om het aantal gerealiseerde publieke laadpunten aan te tonen. Gemeenten worden gevraagd deze gegevens verifiëren.

De provincies Zeeland en Zuid-Holland sluiten onderling een aanvullende overeenkomst waarin werkafspraken worden gemaakt tussen de provincies over de inzet en verantwoording van de middelen.

¹ Betaling in de vorm van goederen of diensten

6. Organisatiestructuur

In dit hoofdstuk geven we een toelichting op zowel de landelijke als de regionale NAL-structuur.

6.1 Landelijke NAL-structuur

De landelijke NAL-structuur bestaat uit een stuurgroep en 5 inhoudelijke werkgroepen.

De stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van:

- Onafhankelijke voorzitter
- ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;
- ministerie van Economische Zaken en Klimaat;
- Interprovinciaal Overleg (IPO);
- Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG);
- NAL Samenwerkingsregio's
- ElaadNL namens de netbeheerders;
- Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur;
- Rijksdienst voor Ondernemend Nederland;
- voorzitter van het Formule E-Team.

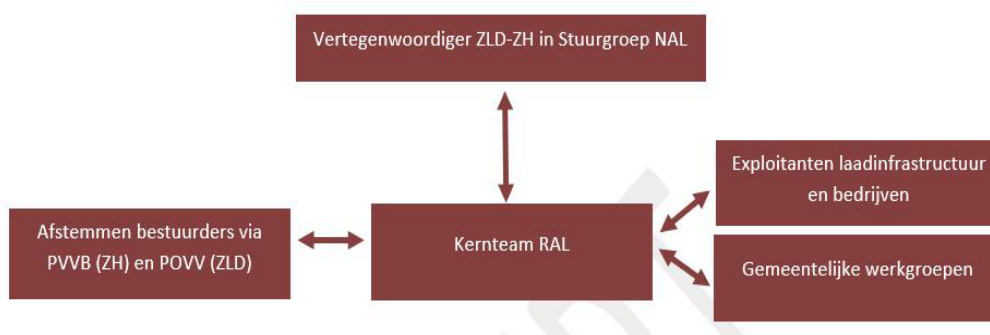
De landelijke NAL-stuurgroep komt in principe één keer per maand bijeen, en één keer per twee maanden nemen de vertegenwoordigers vanuit de Samenwerkingsregio's ook deel aan het stuurgroep overleg. Naast de stuurgroep is er een werkgroep Communicatie en zijn er 5 inhoudelijke werkgroepen:

- Werkgroep 1: Versnellen proces en vaststellen basisvoorwaarden laadinfrastructuur (hoofdstuk 1 van de NAL) (IPO vertegenwoordigd MRA-e)
- Werkgroep 2: Open protocollen en open markten (trekker NKL)
- Werkgroep 3: Smart Charging (trekker ElaadNL)
- Werkgroep 4: Logistiek (trekker NKL)
- Werkgroep 5: Veiligheid en cyber security (trekker RVO)

Als Samenwerkingsregio nemen we deel aan de werkgroep 'Versnellen werkproces', samen met de andere NAL-regio's. Onderdeel van deze werkgroep is onder andere de aanpak om tot een laadvisie te komen en de aanpak snelladers. Gezien het belang van logistiek voor Zeeland en Zuid-Holland nemen we ook deel aan de werkgroep logistiek. Bij de andere werkgroepen zijn we aangehaakt als agendalid, via de landelijke Stuurgroep, en/of werken we samen in de uitvoering. Afhankelijk van de voortgang, behoefte van gemeenten en beschikbare capaciteit kunnen we onze betrokkenheid in de werkgroepen veranderen/uitbreiden.

6.2 Regionale Organisatie Structuur

Voor de uitvoering van de RAL ZW in Samenwerkingsregio Zuidwest Nederland stellen we de volgende organisatiestructuur voor:



Vertegenwoordiging in Stuurgroep NAL

De afstemming tussen RAL en NAL vindt plaats in de stuurgroep NAL. De ambtelijke vertegenwoordiging van de NAL regio Zuidwest draagt zorg voor de afstemming met de stuurgroep voor wat betreft de uitvoering van de RAL Zuidwest. Daarnaast vindt hier ook de afstemming plaats met de werkzaamheden van de landelijke NAL werkgroepen. De provincie Zeeland neemt namens Samenwerkingsregio Zuidwest deel in de Stuurgroep.

Kernteam

Het kernteam zorgt voor de regie op de uitvoering, actualisatie en monitoring van de RAL ZW. Ook zorgt het kernteam voor de verbinding met de landelijke NAL-organisatie en de rijksoverheid. In het kernteam zijn de beide provincies, inliggende regio's en de vier netbeheerders vertegenwoordigd. Daarnaast heeft het kernteam de volgende taken; het betrekken van alle gemeenten binnen de Samenwerkingsregio bij realisatie van laadinfrastructuur, afstemming met de gemeenten Rotterdam en Den Haag, informeren van bestuurders (GS en PS in beide provincies, bestuurders van de betrokken netbeheerders, en wethouders en raden van de gemeenten binnen de Samenwerkingsregio), communicatie op het niveau van de Samenwerkingsregio, het organiseren van het netwerk van laadinfra-betrokkenen binnen de Samenwerkingsregio (overheden, marktpartijen, onderwijsinstellingen, e-rijders (evt. via brancheorganisaties).

Het kernteam komt maandelijks bij elkaar.

Exploitanten laadinfrastructuur, bedrijven en gemeentelijke werkgroepen

Het kernteam is verantwoordelijk voor het organiseren van het netwerk van laadinfra-betrokkenen. Daarom wordt actief contact gezocht met exploitanten van laadinfrastructuur en met ondernemers en bedrijven in Samenwerkingsregio Zuidwest. De regiovertegenwoordigers dragen zorg voor de afstemming met gemeentelijke werkgroepen in hun regio. Het kernteam stemt daarnaast zorgvuldig met elkaar af wie, wanneer contact legt en heeft met exploitanten, bedrijven en afzonderlijke gemeenten.

7. Planning, monitoring en communicatie

Wat betreft de planning en monitoring zijn de nodige afspraken gemaakt in de NAL en verder uitgewerkt in de handreiking plan van aanpak voor Samenwerkingsregio's. Hierin is ook een planning opgenomen. De regio Zuidwest hanteert een aantal aangepaste deadlines in de RAL, omdat het inrichten van de NAL-structuur in Nederland langer duurde dan oorspronkelijk voorzien.

7.1 Planning

- Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuidwest (vóór eind 2020)
- Doorgeven laadbehoefte aan netbeheerder o.a. ten behoeve van de RES (vóór medio 2021)
- Gemeentelijke visies (en uitwerking) (tweejaarlijks vanaf medio 2021)
- Plaatsingsbeleid vastgesteld per gemeente (vóór medio 2021)
- Uitrolkalender i.s.m. de netbeheerder (vóór medio 2021)
- Update RAL ZW (jaarlijks; medio 2021, 1 maart 2022 en 1 maart 2023)
- Voortgangsrapportage (jaarlijks vanaf medio 2021)
- Doorgeven geüpdatet laadbehoefte t.b.v. RES versie 2.0 (1 maart 2023)

Activiteitenplanning														
	2021					2022					2023			
	Q1	Q2	Q3	Q4		Q1	Q2	Q3	Q4		Q1	Q2	Q3	Q4
Bewustwording en kennisdeling														
Loketfunctie														
Kennisbank/ informatievoorziening														
Bijeenkomsten en workshops														
Visie en beleid														
Gezamenlijke laadvisie														
Gezamenlijk plaatsingsbeleid														
Regionale snellaadvisie personenauto's														
Uitrol van laadinfrastructuur														
Prognoses en plankaarten personenauto's														
Prognoses en plankaarten ZE stadsdistributie of regiodistributie														
Prognoses en plankaarten vrachtverkeer														
Prognoses en plankaarten binnenscheepvaart														
Prognoses en plankaarten pleziervaart														
Prognoses en plankaarten mobiele werktuigen (irt. DGWW, bouw en landbouw)														
Proactieve en strategische uitrol														
Faciliteren van pilots														

7.2 Monitoring

Uitvoering van de RAL Zuidwest

De volgende indicatoren worden gehanteerd voor de uitvoering van de RAL Zuidwest

- Aantal gemeenten met beleid t.a.v. laadinfrastructuur;
- Aantal gemeenten die plaatsing van publieke laadpalen faciliteren;
- Aantal gemeenten of regio's met een integrale laadvisie;
- Aantal gemeenten met plaatsingsbeleid;
- Prognose per modaliteit van de laadbehoefte per gemeente;
- Aantal laadpalen per gemeente, bij voorkeur onderverdeeld in publiek, semipubliek en snelladers.

De gegevens zijn onderdeel van de jaarlijks voortgangsrapportage die de Samenwerkingsregio aanlevert aan I&W.

De Samenwerkingsregio levert vanaf 2021 jaarlijks een actualisatie van de RAL Zuidwest inclusief een voortgangsrapportage van het afgelopen jaar op aan I&W. Ook levert de Samenwerkingsregio een eindevaluatie binnen 6 maanden na het aflopen van de overeenkomst tussen de provincies en I&W. Zoals vastgelegd in de overeenkomst met I&W wordt in de voortgangsrapportage en eindevaluatie melding gemaakt van:

- De uitvoering van de RAL Zuidwest;
- De voortgang van het doelbereik van met I&W afgesproken beoogde resultaten;
- De financiële realisatie van de RAL Zuidwest

Landelijke NAL-monitoring

Om de voortgang van de NAL op landelijk niveau te monitoren heeft RVO informatie nodig van de NAL-Samenwerkingsregio's. De Samenwerkingsregio spant zich in om de volgende gegevens bij het NAL-secretariaat aan te leveren:

Ten aanzien van het gebruik van het laadpunt:

- Bezettingsgraad openbare laadpunten. Landelijk en per NAL-regio;
 - Bezettingsgraad in % per dag (daggemiddelde);
 - % van laadpunten dat een hogere bezettingsgraad heeft dan 80% in de piekuren;
 - Gemiddeld aantal voertuigen per publiek laadpunt
- Opgenomen kWh publieke laadpunten (jaarlijks geüpdatet);
 - Per gemeente;
 - Per NAL-regio.

Ten aanzien van het plaatsingsproces brengen we per gemeente, per provincie en voor de NAL regio Zuidwest het volgende in kaart:

- Doorlooptijd van plaatsing publieke laadpunten (jaarlijks geüpdatet).
Dat betekent vanaf het moment dat de aanvraag wordt ingediend tot de paal daadwerkelijk is geplaatst. Of, in het geval van data-gestuurd plaatsen, vanaf het moment dat de data aangeeft dat er een paal geplaatst moet worden tot het moment dat de paal daadwerkelijk is geplaatst;
- Aantal aanvraagverzoeken per maand (jaarlijks geüpdatet).

Gemeenten worden voor bovenstaande informatie minimaal twee keer per jaar benaderd. De Samenwerkingsregio levert een inspanning om de benodigde data voor (semi) publiek laadpalen aan te leveren, maar kan geen garanties geven gezien de vele verschillende eigenaars en beheerders van de laadpalen. De Samenwerkingsregio maakt jaarlijks een voortgangsrapportage waarin wordt aangegeven hoe het ervoor staat en wat de verwachtingen voor komend jaar zijn. De Samenwerkingsregio verzamelt de benodigde gegevens van alle gemeenten. Op basis van de aangeleverde gegevens stelt de regio de voortgangsrapportage op.

7.3 Communicatie

Het is van belang dat er helder en eenduidig wordt gecommuniceerd tussen de verschillende schaalniveaus binnen de NAL, over alle relevante onderwerpen. De Samenwerkingsregio draagt zorg voor deze communicatie tussen de gemeenten, de provincies, netbeheerders en de landelijke NAL stuur- en werkgroepen waar nodig.

We communiceren op basis van 3 hoofdpunten;

- a) landelijke afspraken NAL
- b) NAL Samenwerkingsregio Zuidwest
- c) Uitvoering RAL Zuidwest in Zeeland en Zuid-Holland

Doel hiervan is dat alle betrokken gemeenten op de hoogte zijn van waar, hoe, wanneer en op welke voorwaarden zij ondersteuning kunnen krijgen om de uitrol van laadinfrastructuur in hun gemeente te versnellen. Gemeenten zijn goed geïnformeerd om mee te doen. Gemeenten zijn zich ervan bewust dat ze een opgave hebben om te zorgen dat laadinfrastructuur geen drempel vormt voor de groei van Elektrische voer- en vaartuigen in Nederland (conform doelstelling NAL). We betrekken provinciale en gemeentelijke communicatieadviseurs en gaan na welke behoefte zij hebben aan ondersteuning. Bij interesse vormen we een werkgroep communicatie.

We maken zoveel mogelijk gebruik van bestaande communicatiemiddelen en -kanalen en sluiten waar mogelijk aan bij bestaande communicatietrajecten en overlegstructuren richting onze doelgroepen. We gebruiken de landelijke NAL-website om nieuwsberichten vanuit Samenwerkingsregio Zuidwest te delen en om informatie met onze regionale partners uit te wisselen. Waar logisch verwijzen we bovendien naar deze landelijke NAL-website. Met het ministerie van I&W stemmen we de communicatiestrategieën af zodat we eenduidig communiceren en de afzenders, NAL en de Samenwerkingsregio, worden herkend.