

Handreiking voor plan van aanpak samenwerkingsregio

In de bestuursovereenkomst “Regionale Aanpak Laadinfrastructuur” maken regio en rijk afspraken om via een programmatische aanpak samen aan de uitrol van de laadinfrastructuur te werken. De samenwerkingsregio stelt daarvoor jaarlijks een plan van aanpak op waarin wordt beschreven op welke manier wordt samengewerkt, hoe de beschikbare middelen worden ingezet en hoe de relevante acties uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) worden opgepakt. Samenwerking gebeurt zowel binnen de samenwerkingsregio, als met de nationale stakeholders. Via de stuurgroep NAL worden geleerde lessen gedeeld en landt de opgedane kennis vanuit de nationale acties in de regio’s. Daarnaast geeft de samenwerkingsregio een jaarlijkse terugkoppeling in de vorm van een voortgangsrapportage, zodat de voortgang in de stuurgroep NAL kan worden bewaakt.

Dit document is een handreiking voor het opstellen van het plan van aanpak. De vorm en invulling van het plan van aanpak is voor de samenwerkingsregio vrij te bepalen, echter dienen een aantal zaken terug te komen. Deze zijn in dit document beschreven. In bijlage 1 is een selectie opgenomen van alle afspraken uit de NAL die relevant zijn voor samenwerkingsregio’s en gemeenten¹.

1. Invulling samenwerkingsregio

Opstellen governance structuur

De samenwerkingsregio legt een governance structuur vast en beschrijft daarin onder andere de samenwerking binnen de regio, met andere samenwerkingsregio’s en met de netbeheerders. In de governance structuur wordt ingegaan op de volgende punten:

- Wie is de bestuurlijk vertegenwoordiger van de samenwerkingsregio?
- Wie is de ambtelijk vertegenwoordiger?
- Wie is de vertegenwoordiger vanuit de netbeheerder(s)?
- Hoe ziet het team er uit dat voor ondersteuning zal zorgen?
- Hoe zijn gemeenten betrokken in de governance van de samenwerkingsregio?
- Op welke manier kunnen gemeenten sturing geven aan de ondersteuning door de samenwerkingsregio?
- Wie vertegenwoordigt de samenwerkingsregio in de NAL stuurgroep?
- Hoe ziet de vertegenwoordiging in nationale werkgroepen zoals smart charging en “protocollen” eruit?
- Op welke manier worden de rijksbijdrage en regionale bijdrage ingezet?
- Welke onderwerpen worden het komende jaar opgepakt en hoe ziet de meerjarige planning eruit?

¹ Hiernaast bieden de Handreiking Visie en Beleid Laadinfra van het NKL (<https://www.nklnederland.nl/nieuws/nu-beschikbaar-handreiking-visie-en-beleid-voor-laadinfra-elektrisch-vervoer/>), de factsheets EV van ElaadNL (<https://www.elaad.nl/projects/nal-res/>) en de basisinformatie over energieinfrastructuur (https://www.netbeheernederland.nl/_upload/Files/Basisdocument_over_energie-infrastructuur_149.pdf) een overzicht van de onderwerpen waarover moet zijn nagedacht en inzicht in de verschillende keuzes die er per onderwerp zijn, inclusief bijbehorende overwegingen

- Hoe wordt de afstemming met de regionale energiestrategie (RES) verzorgd binnen de de samenwerkingsregio? Denk aan het benoemen van overlap, knelpunten, planning en het betrekken van mobiliteit bij doorrekening.

Mobiliseren gemeenten

De samenwerkingsregio zet zich actief in om alle gemeenten binnen de regio te betrekken bij de realisatie van laadinfrastructuur. In het plan van aanpak wordt beschreven op welke manier dit kan worden bereikt. Bijvoorbeeld door het agenderen van laadinfrastructuur in een (bestaand) overleg waarin de gemeenten op het relevante niveau vertegenwoordigd zijn. In dit soort overleggen kan door de samenwerkingsregio duidelijk gemaakt worden welke opgaven er op de gemeenten afkomen en op welke manier ondersteuning geboden wordt.

Samenwerking met ElaadNL en Netbeheerders

Op nationaal niveau worden de netbeheerders door ElaadNL vertegenwoordigd in de NAL stuurgroep. Daarnaast zullen zij ook binnen de verschillende werkgroepen bijdragen aan de uitwerking van acties.

Op regionaal niveau zijn de netbeheerders onderdeel van de samenwerkingsregio. Met de netbeheerders in de betreffende regio moet worden afgestemd hoe de samenwerking eruit ziet. De netbeheerders zullen zowel op strategisch als op tactisch vlak betrokken zijn. Voor de invulling en uitvoering van het regionale beleid zal met name contact zijn met de relatiemanagers vanuit de netbeheerders. Deze groep is vaak ook betrokken bij de vormgeving en uitvoering van de RES-sen.

ElaadNL coördineert de samenwerking tussen alle relatiemanagers van de netbeheerders via een gezamenlijk gremium, het Regionaal Coördinatieteam Mobiliteit. Hierdoor kunnen de netbeheerders in de samenwerkingsregio op een uniforme manier meehelpen om het regionale beleid vorm te geven.

2. Opgave

Prognose laadbehoefte voor de regio en per gemeente

De samenwerkingsregio maakt een prognose van de laadbehoefte in kWh voor de modaliteiten, personenvervoer, busvervoer, stadslogistiek, doelgroepenvervoer en vrachtvervoer, zowel op regionaal niveau als op gemeentelijk, en buurtniveau. Voor deze prognose kan de samenwerkingsregio de basiscijfers, die gebruikt zijn bij het opstellen van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur als startpunt gebruiken, dit document is te vinden op (www.rvo.nl/nal).

De samenwerkingsregio definieert op basis van de prognose van de laadbehoefte (in kWh) een te realiseren aantal laadpunten gespecificeerd naar snel, regulier, publiek en privaat op buurtniveau.

Energiesysteem, berekening netimpact en terugkoppeling netbeheerder

De samenwerkingsregio stelt de definitieve streefcijfers vóór 1 juni beschikbaar aan ElaadNL en de netbeheerders. De netbeheerders berekenen op basis van deze cijfers de netimpact. Op basis van de netimpact wordt een haalbaarheidsanalyse gemaakt en besproken met de samenwerkingsregio. Dit leidt vervolgens tot een gezamenlijke uitrolkalender en is belangrijke input voor de investeringsagenda. Zie voor het proces netimpact bepalen bijlage 3.

3. Visie opstellen

Visie

De samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten bij het opstellen van een integrale visie op laadinfrastructuur en zorgt ervoor dat deze aansluit bij het regionale doel. Bijvoorbeeld door een regionale visie uit te werken, die door de betrokken gemeenten als basis gebruikt kan worden. Het streven is om eind 2020 de visies gereed te hebben.

In het plan van aanpak werkt de samenwerkingsregio uit hoe ze gemeenten hierin ondersteunt.

De visies beschrijven in ieder geval de volgende onderwerpen:

- Uitrolkalender van alle vormen van laadpunten voor personen voertuigen
 - Snel
 - (semi) publiek
 - privaat, thuis en op het werk
- Logistiek
- Stedelijke distributie
- Doelgroepen vervoer
- OV/Bus
- Bedrijventerreinen
- VvE's
- Smart charging
- Prijstransparantie
- Open markten/protocollen

Zie bijlage 1 voor de exacte afspraken uit de NAL die op deze onderwerpen van toepassing zijn.

Sommige van deze onderwerpen zoals smart charging, prijstransparantie, open markten/protocollen worden op nationaal niveau uitgewerkt. De samenwerkingsregio wordt gevraagd om te zorgen voor vertegenwoordiging.

Uitwerking visie

Daarnaast zorgen de gemeenten voor een uitwerking waarin de visie vertaald wordt in beleid en concrete acties, de samenwerkingsregio ondersteunt de betrokken gemeenten. De uitwerking gaat in op de volgende onderwerpen:

- Het plaatsingsbeleid voor publieke laadinfrastructuur. Uitgangspunt bij het beleid is het vraaggericht en proactief plaatsen van publieke laadinfrastructuur op basis van prognoses, data of vraag. Het uitgangspunt hierbij is dat de laadinfrastructuur niet belemmerend werkt en dus net voorloopt op de voertuigen. Welke vorm wordt gekozen (bijv. concessie) om de uitrol te organiseren?
- Beleid op het gebied van snellaadinfrastructuur op provinciaal en gemeentelijk gebied. Is het mogelijk geschikte locaties aan te wijzen?
- Welke OV concessies volgen er in de komende periode en hoe wordt toegewerkt naar een plan dat rekening houdt met de voertuigen, laadinfrastructuur en benodigde netcapaciteit?
- Een actieplan voor de doelgroepen taxi's en stedelijke distributie, VVEs en private laadpunten: hoe kunnen samenwerkingsregio's en gemeenten de uitrol hiervan versnellen?
- Welke ambities heeft de gemeente en de samenwerkingsregio met deze beleids- en actieplannen? Wat is het verwachte aantal per type laadpunt? Wat is het verschil met het aantal verzoeken dat verwacht wordt of de prognosecijfers?

4. Monitoring, evaluatie en communicatie

Realisatie afspraken NAL

De samenwerkingsregio brengt de voortgang op het niveau van de inhoudelijke realisatie van de afspraken in kaart door middel van een kort verslag per individuele afspraak. De afspraken gaan over de volgende onderwerpen.

- Visie en beleid
- Plaatsingsbeleid
- Private palen
- Prijstransparantie en informatievoorziening
- Open markten
- Logistiek

In bijlage 1 is een selectie opgenomen van alle afspraken uit de NAL die relevant zijn voor samenwerkingsregio's en gemeenten.

Effecten afspraken NAL

Voor de monitoring van de resultaten van de afspraken uit de NAL zijn verschillende typen gegevens nodig, onderverdeeld in 4 categorieën:

- Dekking (aantallen en locatie van laadpunten)
- Technische specificaties
- Gebruiksdata
- Plaatsingsproces

Zie bijlage 2 voor een lijst met aan te leveren indicatoren in deze categorieën, deze dienen op kwartaalbasis met de stuurgroep NAL gedeeld te worden zodat de voortgang kan worden gemonitord.

Een deel van deze data (dekking en technische specificaties) is beschikbaar bij RVO en kan door de samenwerkingsregio opgevraagd worden. Voor de gebruiksdata staat de samenwerkingsregio zelf aan de lat. Zij kunnen via de contracten met CPO's afdwingen dat alle gebruiksdata (van publieke palen) met hen gedeeld wordt. Deze gebruiksdata dient men vervolgens te (laten) analyseren en op geaggregeerd niveau te delen met de stuurgroep NAL. Ook het plaatsingsproces dient door de samenwerkingsregio zelf in kaart gebracht te worden.

Het analyseren van gebruiksdata heeft naast het monitoren van de voortgang nog een andere belangrijke meerwaarde. Het aantal geladen kWh en de bezettingsgraad per laadpaal zijn belangrijke indicatoren om data gestuurd laadpunten te kunnen plaatsen en ondergrondse energieinfrastructuur voor te kunnen bereiden. Zodra een laadpunt te zwaar wordt belast kan de samenwerkingsregio besluiten om in de buurt een extra laadpunt te plaatsen.

Voortgangsrapportage

De samenwerkingsregio maakt jaarlijks een voortgangsrapportage waarin zij aangeeft hoe het ervoor staat en wat de verwachtingen voor komend jaar zijn. Onderdelen van deze rapportage zijn in ieder geval een reflectie op:

- De programmatische aanpak van de gedefinieerde doelen (zie onderdeel 2 van deze handreiking)
- De voortgang uitgedrukt in indicatoren (zie bijlage 2)
- De financiële realisatie van de uitvoering van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur.

Deze rapportage deelt men met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Provinciale Staten en de gemeenteraden.

5. Op te leveren producten, afstemming en mijlpalen.

- Plan van Aanpak **samenwerkingsregio's** (vóór 1 juni 2020)
- Doorgeven laadbehoefte aan netbeheerder (vóór 1 juni 2020)
- **Gemeentelijke visies (en uitwerking) (tweejaarlijks vanaf eind 2020)**
- **Plaatsingsbeleid vastgesteld per gemeente (vóór eind 2020)**
- **Uitrokalender i.s.m. de netbeheerder (vóór eind 2020)**
- **Update Plan van Aanpak (jaarlijks vanaf begin 2021)**
- **Voortgangsrapportage (jaarlijks vanaf begin 2021)**
- **Doorgeven geüpdatet laadbehoefte t.b.v. RES versie 2.0 (1 maart 2023)**

Bijlage 1

Selectie van de afspraken uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur die relevant zijn voor samenwerkingsregio's en gemeenten.

Visie en beleid

- Elke gemeente stelt eind 2020 een integrale visie op laadinfrastructuur vast. De samenwerkingsregio kan ondersteuning bieden bij het opstellen van de visie. Deze visie wordt steeds voor twee jaar opgesteld met een zichttermijn van 10 tot 15 jaar.
- Het voorgenomen beleid op het gebied van laadinfrastructuur wordt afgestemd met de relevante netbeheerder(s).
- De samenwerkingsregio /gemeente richt zich op de uitrol van alle vormen van laden, van publiek tot privaat en van normaal tot snelladen voor alle verschillende vormen elektrische voertuigen.
- **Samenwerkingsregio's** en gemeenten zorgen voor borging van elektrisch vervoer (de laadbehoefte) in de RES, omgevingsvisie, het omgevingsplan en de regionale mobiliteitsplannen.
- **Samenwerkingsregio's** en gemeenten stellen samen met de rijksoverheid en netbeheerders een slim laden (smart charging) aanpak op om overcapaciteitsbelasting van het elektriciteitsnet zoveel mogelijk te voorkomen en de uitstoot van CO₂ te verlagen doordat slim laden een effectiever gebruik van duurzame energie mogelijk maakt.

Plaatsingsbeleid

- **Samenwerkingsregio's** en gemeenten stellen plaatsingsbeleid op voor publieke laadinfrastructuur. Dit beleid wordt uiterlijk eind 2020 vastgesteld door de gemeenten. Uitgangspunt bij het beleid is het vraaggericht en proactief plaatsen van publieke laadinfrastructuur op basis van prognoses, data of vraag.
- Gemeenten en provincies wijzen geschikte locaties aan voor snellaadinfrastructuur binnen gemeentelijk en provinciaal gebied, ook voor doelgroepen (bv. taxi's of goederenlogistiek).
- Gemeenten en **samenwerkingsregio's** inventariseren met OV-autoriteiten en de desbetreffende netbeheerder voorafgaand aan de aanbesteding van zero emissie busvervoer mogelijke laadlocaties.
- Gemeenten en **samenwerkingsregio's** maken een prognose van het aantal en type laadpunten die gerealiseerd zullen worden om de toekomstige laadbehoefte te kunnen bedienen, inclusief toelichting op de onderliggende werkwijze (bijvoorbeeld (prognose) aantal verzoeken, prognose bezettingsgraad, kWh gebruik, plaatsingsbeleid).
- **Samenwerkingsregio's** beschrijven de werkwijze om te komen tot de geraamde aantallen (welk model wordt gehanteerd).

Private palen

- **Samenwerkingsregio's** en gemeenten maken in bestaande en nieuwe overeenkomsten met bedrijven aanvullende afspraken over de minimale hoeveelheid laadinfrastructuur voor bedrijventerreinen. Dit gaat over bestaande bouw tot 20 parkeerplaatsen, die buiten de Europese richtlijn energieprestatie van gebouwen (EPBD) vallen.
- **Samenwerkingsregio's** en gemeenten maken met bedrijven afspraken om bedrijventerreinen open te stellen voor de uitrol en exploitatie van (snel)laadinfrastructuur.
- **Samenwerkingsregio's** en gemeenten ondersteunen bijvoorbeeld Vereniging van Eigenaren en corporaties bij het opzetten van laadinfrastructuur voor al bestaande parkeerplekken op privaat terrein.

Aanvraag- en realisatieproces

- **Samenwerkingsregio's** en gemeenten stellen samen met de uitvoerende instanties, waaronder de netbeheerder(s), als onderdeel van de uitrolplanning en in relatie tot de werkzaamheden van de energietransitie, een capaciteitsplanning op.

Prijstransparantie en informatievoorziening

- In 2020 maken de rijksoverheid, decentrale overheden, de laadpaalexploitanten en de serviceproviders een afspraak over de wijze waarop zij tarieven zichtbaar maken voor de EV-rijder. Hierbij wordt gezorgd voor eenvoudige en eenduidige tariefcategorieën

om de voorspelbaarheid van prijzen voor EV-rijders en overige betrokkenen te vergroten.

Open markten

- De rijksoverheid, decentrale overheden, netbeheerders en marktpartijen werken samen aan een open en competitieve markt ten dienste van de EV-rijders. Hiertoe spreken zij af om onder andere interoperabiliteit, het toelaten van klanten van andere providers op de laadpalen en gebruik van breed gedragen, neutrale en open protocollen standaard als voorwaarde vast te leggen in contracten voor de aanleg en exploitatie van laadinfrastructuur.

Logistiek

- Gemeenten bekijken of het nodig is om voor specifieke logistieke processen en doelgroepen laadoplossingen mogelijk te maken door bijvoorbeeld speciale zero emissie laad/los/charge parkeer- en halterings-voorzieningen te treffen.

Bijlage 2:

Indicatoren

Dekking (op te vragen bij RVO)

- Snelladers en (semi-)publieke laders
 - Aantallen
 - Per regio, provincie en gemeente
- Private laadpunten
 - Waar mogelijk aantallen en locatie

Technische specificaties (op te vragen bij RVO)

- Vermogen van (semi)publieke laadpunten
 - Per gemeente
 - Per provincie
 - Per regio
- AC / DC bij (semi-)publieke laadpunten
 - Per gemeente
 - Per provincie
 - Per regio

Gebruik (samenwerkingsregio levert aan)

- Bezettingsgraad (bij publieke laadpunten, waar mogelijk ook bij private laadpunten)
 - % van laadpunten dat een hogere bezettingsgraad heeft dan 80% in de piekuren
 - Piekuren voor een thuislaadlocatie (17:00-9:00)
 - Piekuren voor een werklocatie (9:00-17:00)
- Opgenomen kWh (bij snellaadpunten en publieke laadpunten, waar mogelijk ook bij private laadpunten)
 - Per gemeente
 - Per provincie
 - Per regio
- Voertuigen per laadpunt

Plaatsingsproces (samenwerkingsregio levert aan)

- Doorlooptijd
 - Per gemeente
 - Per provincie
 - Per regio
- Aantal aanvraagverzoeken
 - Per gemeente
 - Per provincie
 - Per regio

Bijlage 3:

Proces vaststellen netimpact

- De regio maakt een prognose van de laadbehoefte in kWh voor de modaliteiten, personenvervoer, busvervoer, stadslogistiek, doelgroepenvervoer en vrachtvervoer. Hiervoor kan de ElaadNL outlook als basis worden gebruikt.
- Vervolgens doet de regio, i.s.m. de gemeenten, op basis van het te vormen beleid een update op deze cijfers. Bijv. een keuze voor meer snelladers, laadpleinen, of juist meer privaats/publiek laden dan waar de outlook van ElaadNL vanuit is gegaan.
- Deze prognose wordt vervolgens door de regio aangeboden aan het NAL-secretariaat en aan ElaadNL/de netbeheerder die een haalbaarheidsanalyse doet. Het aanleveren aan de netbeheerder dient vóór 1 juni te gebeuren.
- Als de prognose haalbaar is, zal deze definitief worden gemaakt als streefcijfer en opgenomen worden in de gemeentelijke/regionale visies. Deze visies worden eind 2020 bij het NAL-secretariaat aangeleverd.

