

Aan:
de voorzitter en leden van
Provinciale Staten van Drenthe

Assen, 7 mei 2024
Ons kenmerk 19/5.4/2024000659
Behandeld door thema Verkeer & Vervoer
Onderwerp: Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Noord 2024-2025
Status: Ter informatie

Geachte voorzitter/leden,

In oktober 2023 hebben wij de Samenwerkingsovereenkomst *Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2* ondertekend. Met deze brief informeren wij u over de opgave laadinfrastructuur en de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Noord 2024-2025.

Inleiding

Het aantal elektrische voertuigen op de weg neemt toe. Daarmee stijgt ook de behoefte aan laadvoorzieningen. Deze behoefte aan elektriciteit valt uiteen in verschillende soorten laadpalen op publiek en particulier terrein. Om de komende jaren voldoende en de juiste laadinfrastructuur te kunnen realiseren, zijn in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) landelijke afspraken gemaakt tussen het Rijk, provincies, gemeenten en netbeheerders. Deze afspraken omvatten onder andere de oprichting van zes samenwerkingsregio's (RAL-regio's). In de RAL-regio Noord nemen de provincies Drenthe, Groningen en Friesland deel.

De drie provincies werken sinds 2021 in RAL-Noord-verband met elkaar samen. In 2023 is de samenwerking in de zes regio's verlengd tot aan 2030. De afspraken omvatten in hoofdlijnen het leveren van een inspanning in het verder uitbreiden en verdichten van het netwerk van laadinfrastructuur voor personenvoertuigen en bestelbussen en het uitrollen van een basisnetwerk van laadinfrastructuur voor logistieke voertuigen en bouwwerktuigen.

De RAL-regio Noord heeft de landelijke afspraken vertaald naar regionale doelstellingen in de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2024-2025. Deze aanpak is opgesteld in samenwerking met de inliggende gemeenten en de regionale netbeheerders. In dit tweejaarlijkse plan worden de activiteiten en werkafspraken vastgelegd.



Context opgave laadinfrastructuur

Het werken aan de opgave laadinfrastructuur doen we integraal. Wij werken aan het realiseren van laadinfrastructuur voor verschillende modaliteiten. Dit zijn steeds vaker ook andere voertuigen dan elektrische personenauto's. Ook raakt de opgave elektrische mobiliteit aan de thema's energie, economie en ruimte, waarmee wij op inhoud veel afstemming zoeken. De realisatie van laadinfrastructuur is bijvoorbeeld gebonden aan de ruimtelijke wetgeving en energiewetgeving, die niet altijd toereikend genoeg is. Naast deze landelijke wetgeving is Europese wetgeving ook steeds vaker direct van toepassing. Een voorbeeld hiervan is de AFIR (*Alternative Fuel Infrastructure Regulations*). Deze Europese verordening stelt onder andere eisen aan de betaalmogelijkheden op de laadpalen in Europese lidstaten.

Bij de uitrol van laadinfrastructuur ligt de nadruk op de publiek-private samenwerking, omdat laadinfrastructuur vrijwel altijd door marktpartijen wordt gerealiseerd en geëxploiteerd. Marktpartijen en particulieren zijn, vaker dan overheden, initiatiefnemer. De uitrol van laadinfrastructuur door deze partijen kan daardoor op verschillende manieren worden gestimuleerd. Dit gaat onder andere via subsidies, investeringen en aanbestedingen.

Wat betekent deze samenwerking concreet voor Drenthe?

Binnen de provincie zijn wij al enige tijd actief bezig met de opgave elektrisch vervoer. Concreet zetten we de volgende stappen om de gestelde doelstellingen te behalen.

Netcongestie

Netcongestie is de grootste beperking voor veel sectoren, waaronder de sector mobiliteit. Veranderingen in de energiebehoefte worden grotendeels bepaald door elektrificatie in de sectoren mobiliteit, bebouwde omgeving, industrie en agrarische sector. Om het Drentse energienet verder uit te breiden en toekomstbestendig te maken, is het nodig om over deze verschillende thema's de discussie te voeren. Vanuit het thema elektrisch vervoer draagt de provincie bij door prognoses over de toekomstige laadinfrastructuur te delen en actief deel te nemen in deze discussie. Dit doen we onder anderen via het provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur, Energie en Klimaat (pMIEK) en de Energievisie.

De realisatie van laadpalen wordt vaak belemmerd door beperkte aansluitmogelijkheden op het energienet. Daarom werken de provincie, gemeenten en netbeheerders steeds intensiever samen bij de uitvoering. Een voorbeeld hiervan is de implementatie van Slim Laden: het aanpassen van het vermogen op de laadpalen aan de belasting van het lokale energienet op dat moment.

Realiseren van verschillende soorten laadinfrastructuur

Om de transitie naar elektrisch vervoer mogelijk te maken, realiseren wij in Drenthe reguliere en snelle laadpalen, op zowel publieke als particuliere grond en voor verschillende soorten elektrische voertuigen.

Sinds 2020 zijn er in Drenthe 1.140 publieke laadpalen geplaatst via concessies. De komende drie jaar plaatsen wij 1.000 tot 1.200 laadpalen bij op publieke grond, afhankelijk van de vraag. De meeste van deze 1.000 laadpalen worden op aanvraag van bewoners zonder eigen oprit geplaatst. Daarnaast plaatsen gemeenten en provincie laadpalen op centraal gelegen plekken waar nog geen laadvoorziening in de buurt is, bijvoorbeeld bij een bibliotheek of winkelcentrum. De Drentse gemeenten hebben de taak locaties aan te wijzen en de juiste vergunningen te verlenen. De provincie is penvoerder namens de Drentse gemeenten en onderhoudt de samenwerkingsafspraken met de uitvoerder.

Naast laadpalen op publieke grond zijn er in Drenthe circa 2.500 laadpalen nodig op particuliere parkeerpleinen met openbare toegang. Dit zijn zogenaamde "semipublieke" laadpalen. Overheden hebben geen invloed op de plaatsing van semipublieke laadpalen, omdat de verantwoordelijkheid hiervoor bij de eigenaar van de grond ligt. Toch is het tijdig tot stand komen van een netwerk van semipublieke laadpalen van belang. Deze semipublieke laadpalen zullen in 2030 namelijk 64% van het totaal aantal laadpalen in Drenthe uitmaken. Daarom gaat de provincie de plaatsing én openstelling van semipublieke laadpalen actief stimuleren, door met bedrijven, ondernemers, werkgevers, parkeerplaats-exploitanten en het mkb in gesprek te gaan. Daarnaast onderzoekt de provincie of het nodig is om deze doelgroep financieel te stimuleren of te ondersteunen bij de plaatsing van semipublieke laadpalen. Uit cijfers blijkt namelijk dat het aantal semipublieke laadpalen nu al achterblijft ten opzichte van het aantal publieke laadpalen.

Om elektrische auto's op doorreis te kunnen bijladen, is langs rijkswegen een netwerk van snelle laadpalen gerealiseerd. Langs provinciale wegen zijn nog niet voldoende snelle laadvoorzieningen om aan de laadbehoefte te voldoen. Daarom werkt de provincie aan het realiseren van snelle laadpalen op een aantal locaties. Dit kan zowel bij openbare hub's als bij lokale tankstations zijn. De realisatie van snellaadinfrastructuur is kostbaar, omdat zware apparatuur en een zware net-aansluiting nodig zijn. Op minder rendabele locaties, bijvoorbeeld langs sommige provinciale wegen, is het een financiële uitdaging om snellaadpalen te realiseren. De provincie onderzoekt op dit moment de realisatie- en exploitatiekosten van dit netwerk van snelle laadpalen.

Voor logistiek en transport zet de provincie in op het realiseren van laad- en tankinfrastructuur voor zero-emissie vrachtwagens. De provincie verwacht op bedrijventerreinen en langs doorgaande wegen een sterke groei in de laadbehoefte van deze grote voertuigen. De provincie onderzoekt, in samenwerking met de gemeenten en logistieke partners, de te verwachten laadbehoefte op een aantal locaties langs snelwegcorridors A28 en A37 in Drenthe. Daarnaast voert de provincie op een aantal bedrijventerreinen een haalbaarheidsonderzoek uit naar de mogelijkheden voor gezamenlijke laadvoorzieningen voor vrachtwagens.

Ook binnen de bouwsector wordt een transitie naar elektrisch bouw materieel verwacht. De inzet van elektrische werktuigen gebeurt zowel op initiatief van de markt (woningbouw en utiliteitsbouw) als overheden (grond-, weg- en waterbouw). De provincies en gemeenten werken toe naar een gezamenlijke ambitie in het uitvragen van schone en emissieloze werktuigen in hun eigen GWW-projecten. De provincie verkent in het samenwerkingsverband RAL-Noord op dit moment de laadbehoefte voor werktuigen en hoe deze laadinfrastructuur gerealiseerd kan worden.

Realisatiekosten

Er zijn rijksmiddelen beschikbaar voor het uitvoeren van de inspanningen tot aan 2026. We krijgen signalen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dat deze middelen gecontinueerd worden tot aan 2030, maar dit is nog niet formeel bevestigd. Het is daarnaast onduidelijk of de middelen onder de oorspronkelijke voorwaarden gecontinueerd worden of dat er een bijdrage vanuit de provincies of regio's gevraagd wordt. Het Kabinet kan alsnog besluiten de middelen vanaf 2026 niet te continueren.

De rijksmiddelen zijn bestemd voor de uitbreiding van capaciteit om de inspanningsverplichtingen uit de samenwerkingsovereenkomst te kunnen leveren. Voor de realisatie van de laad- en tankinfrastructuur zijn aanzienlijke investeringen van marktpartijen of initiatiefnemers nodig. Voor een aantal initiatieven voor de logistieke sector zijn Europese subsidies beschikbaar. In voorkomende gevallen kan ook cofinanciering (subsidie) vanuit de provincie gewenst zijn.

Ter afsluiting

De transitieopgave voor de mobiliteitssector is een belangrijke opgave voor de samenleving. Met het elektrificeren van de voertuigen op de weg maken wij het huidige mobiliteitssysteem niet alleen schoner, maar ook veiliger en slimmer. Elektrische auto's kunnen bijvoorbeeld in de toekomst als rijdende batterijen worden ingezet om pieken of dalen op het energienet op te vangen. Met een stevige ambitie en voldoende uitvoeringscapaciteit werken we zo toe naar een toekomstbestendiger Drenthe.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, voorzitter



, secretaris



Regionale aanpak laadinfrastructuur

Noord Nederland 2024 -2025

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Samenvatting	4
3. Wat gaan we doen ?	7
3.1 Netcapaciteit	7
3.2 Personenvoertuigen en bestelvoertuigen	7
3.3 Logistiek	10
3.4 Bouw	11
3.5 Scheepvaart	12
3.6 Autobussen	13
4. Governance & Organisatie	14
4.1 Landelijke NAL	14
4.2 RAL Noord Governance	14
4.3 Samenwerking met gemeenten	16
4.4 Communicatie	17
4.5 Monitoring	18
5. Financiën	19
6. Overig	20
6.1 Mandaat penvoerder	20
6.2 Risico en mitigatie	20

1. Inleiding

Sinds 2021 vormen de provincies Fryslân, Groningen en Drenthe de samenwerkingsregio RAL Noord. Binnen dit samenwerkingsverband geven de provincies invulling aan de opgave uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Het voor u liggende document omschrijft de opgave voor 2024-2025. Het maakt onderdeel uit van de afspraken die tussen de NAL-regio Noord, het ministerie van IenW en Netbeheer Nederland zijn gemaakt in de Samenwerkingsovereenkomst Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2 (SOK). De SOK heeft als doel om te zorgen voor een landelijk dekkend laadnetwerk voor alle typen elektrische modaliteiten door de uitbreiding of optimalisatie van het publiek toegankelijke en private laadnetwerk en op basis van de Ladder van Laden. Eerdere afspraken (2020 – 2023) richten zich voornamelijk op het inrichten van de samenwerkingsovereenkomst en de realisatie van een publiek laadnetwerk in de regio. De vernieuwde samenwerkingsovereenkomst vraagt meer aandacht voor het optimaliseren van het bestaande netwerk voor personenvoertuigen (M1), aangevuld met een laadnetwerk voor bestelbussen (N1) en vrachtwagens (N2 en N3), het slim laden van voertuigen en de thema's bouwlogistiek en vaartuigen.

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

- Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL): meerjarenprogramma waarin is uitgewerkt hoe de NAL-regio de komende jaren invulling gaat geven aan de afspraken uit de samenwerkingsovereenkomst (dit document).
- Jaarplan: een plan van aanpak waarin de acties voor het komende jaar zijn uitgewerkt.
- Voortgangsrapportage: een jaarlijkse rapportage over de voortgang van de samenwerking en de gestelde doelen.

Het voorliggende document is het meerjarenprogramma voor de NAL-regio Noord en beschrijft hoe we samen gaan werken met gemeenten en bedrijven om gezamenlijk te komen tot een landelijk dekkend laadnetwerk voor de in dit document omschreven modaliteiten.

2. Samenvatting

Netcapaciteit

Netcongestie verminderen

De RAL streeft ernaar om de energie-infrastructuur op middenspannings- en laagspanningsniveau te optimaliseren vooral in gebieden met logistieke activiteiten en snellaadstations met hogere vermogens. We werken samen met netbeheerders Enexis, Liander en Rendo om inzicht te verkrijgen in 1) de vermogensvraag van de mobiliteitssector, 2) netcongestie te beperken en 3) de capaciteit te optimaliseren. De regio streeft ernaar de netbeheerder ook op uitvoeringsniveau aan te haken.

Borging vermogensopgave Mobiliteit

De RAL zet zich in voor het borgen van de vermogensopgave voor mobiliteit binnen PMIEK en RES. We delen actief prognoses en toekomstplannen, zoals 'EV-outlooks' en 'Analyse regionaal dekkend snellaadnetwerk', als onderdeel van het PMIEK-proces. In nauwe samenwerking met gemeenten en de Vliegende Brigade valideren we data over netcongestie om bewustwording te creëren. We maken gebruik van zowel bestaande als nieuwe data om input voor PMIEK fijnmaziger en betrouwbaarder te maken. De borging van data en data-verfijning wordt gerapporteerd vanuit het Projectbureau.

Herijking gemeentelijke laadvisie

De RAL gaat gemeenten ondersteunen bij het herijken van hun laadvisies. Deze ondersteuning vindt plaats via provinciale lijnen en via de laadconsulenten, en kan naar behoefte van gemeenten verder worden ingericht. We streven naar herijking binnen de gestelde herijkingstermijnen van (in de meeste gevallen) vier jaar.

Personenvoertuigen en bestelvoertuigen

Semipubliek

De RAL zal de komende jaren extra inzetten op het creëren van semipublieke laadlocaties op gunstig gelegen private locaties, door samen met gemeenten eigenaren van semipublieke parkeervoorzieningen te benaderen. Het doel is om private laadpalen open te stellen voor derden. De implementatie van een monitoringstool helpt bij integrale afwegingen en het aanwijzen van kansrijke locaties voor het dubbelgebruik van semipublieke laadinfrastructuur.

Publiek

De RAL blijft actief gemeentes betrekken en stimuleren om aan te haken in de concessie. De twee concessieverleners in de regio Noord stemmen onderling af en zoeken naar koppelkansen. Er wordt in 2024 en 2025 in samenwerking met de gemeenten en concessiehouders gewerkt aan de realisatie van een dekkend netwerk.

Snelladen

a) De RAL inventariseert de mogelijkheden voor een regionaal dekkend snellaadnetwerk langs provinciale hoofdwegen. Hiervoor identificeren van gaten in het huidige snellaadnetwerk langs hoofdwegen en bepalen van locaties om deze gaten te dichten. Ook wijzen we geschikte locaties aan voor nieuwe snellaadinfrastructuur op basis van de Snellaadanalyse en stellen we een

inkoopmodel vast voor de realisatie en exploitatie van het snellaadnetwerk. Hiervoor voeren we een vooronderzoek uit. Hiermee bereiken we concrete exploitatiekeuzes en inkoopkeuzes, waarna de regio overgaat naar de marktconsultatiefase.

- b) De RAL ondersteunt de inliggende gemeenten bij het opstellen van een snellaadvisie, naar behoefte van elke individuele gemeente. De basis hiervoor is een regionale beleidslijn snelladen die door de regio wordt opgesteld.

Logistiek

Verdiepen op de laadbehoefte (Actielijn 1)

De RAL wil lokale kennis gebruiken om de prognoses van laadbehoefte in de regio te verfijnen, gebaseerd op de NAL werkgroep Logistiek en Elaad. Een top-5 van bedrijventerreinen per provincie wordt opgesteld, met de NAL storymaps als basis. Samen met de Vliegende Brigade wordt gewerkt aan verdere verdieping van deze storymaps en top-5 bedrijventerreinen.

Basisondersteuning voor bedrijventerreinen (Actielijn 2)

De RAL wil bedrijventerreinen ondersteunen die laadinfrastructuur voor logistiek willen implementeren. Een energie-/zero-emissiemakelaar wordt ingezet om samen met ondernemers te bepalen welke aanpassingen nodig zijn, zoals bedrijventerrein inrichting, bekabeling, en koppeling met eigen energieopwekking. De RAL erkent de rol van gemeenten en wil langs provinciale lijnen integrale ondersteuning bieden, met betrokkenheid van beleidsadviseurs op het gebied van economie, energie, en ruimte.

Ervaring opdoen met bestemmingsladen (Actielijn 3)

De RAL wil ervaring opdoen met het voorzien in de logistieke laadbehoefte op bedrijventerreinen. Dit wordt bereikt door drie casussen (pilots) uit te voeren, één per regio. Deze actielijn is verbonden met het semipublieke aspect, waar laadinfrastructuur op bedrijventerreinen toegankelijk wordt gemaakt voor derden.

Samenwerken met partners

Samen met LoLa ontwikkelt de RAL Noord kansrijke laadlocaties langs corridors. We stimuleren een internationaal hoogwaardig vervoersnetwerk door de A7, A28 en A37 als onderdeel van het Trans-European Transport Network (TEN-T). Tot slot werken we samen met en zijn we actief betrokken bij het programma Clean Energy Hubs, wat gericht is op het identificeren van kansrijke locaties voor duurzame tank-, laad- of bunkerstations met twee of meer energiebronnen.

Bouw

In samenwerking met de andere NAL-regio's en het Rijk ontwikkelt de RAL Noord een 'Aanpak Laadinfrastructuur voor Elektrisch Bouwmaterieel'. De route naar emissieloos bouwmaterieel wordt in samenhang met het programma 'Schoon en Emissieloos bouwen' en de taakgroep 'laden op de bouwplaats' van de werkgroep 'NAL Logistiek' verder ontwikkeld. RAL Noord hecht waarde aan een goede representatie van de opgave uit de regio voor de bouwsector en zorgt voor regionale inbreng.

Scheepvaart

De RAL heeft als doelstelling om de landelijke ontwikkelingen op het gebied van binnenvaart actief te volgen en te monitoren. Hierin besteden we extra aandacht aan het Rijkswaterstaat (RWS) programma Walstroom.

Autobussen

Het OV-bureau, een samenwerking tussen de provincie Groningen, Drenthe en de gemeente Groningen, regelt het openbaar (bus)vervoer. Provincie Fryslân verleent concessies en is verantwoordelijk voor het OV binnen de provincie. RAL Noord denkt mee aan koppelkansen om laadinfrastructuur te combineren voor verschillende doelgroepen. Ook werkt de RAL Noord samen met het Rijk (via de NAL werkgroepen) aan de implementatie van het landelijk laadnetwerk voor elektrische autobussen, zoals touringcars. Deze wordt eind 2024 vastgesteld, waarbij logistieke behoeften zoveel mogelijk worden geïntegreerd.

Projectbureau

Communicatie

De RAL streeft ernaar de informatievoorziening en lessons learned over laadinfrastructuur in RAL Noord te verbeteren en zo samenwerking en communicatie met de community te verbeteren. Hiervoor stellen we een communicatietoolkit op, gericht op meerdere doelgroepen, waar overheden in Noord-Nederland uit kunnen putten.

Monitoring

De RAL wil verschillende databronnen, zowel prognosemodellen als data van de huidige laadinfrastructuur, samenbrengen om meer datagestuurde keuzes te kunnen maken. Ook wil de regio hiermee meer sturing en grip op de uitrol van alle soorten laadinfrastructuur. De regio gaat bezig met het opstellen van een monitoringssysteem in samenwerking met de Hanzehogeschool, welke maandelijks geüpdatet wordt.

3. Wat gaan we doen ?

3.1 Netcapaciteit

Net als in andere delen van het land speelt netcongestie ook in de noordelijke provincies. De RAL Noord ziet netcongestie als een belangrijke uitdaging op het gebied van laadinfrastructuur. Netcongestie speelt al langer op hoofdspanningsniveau. Echter, op middenspannings- en laagspanningsniveau zien wij ook steeds meer uitdagingen. Dit speelt zeker bij de opgave voor logistiek en snelladen waarbij met hogere vermogens geladen wordt.

De netbeheerders zijn in de lead als het gaat om het beheren, uitbreiden en optimaliseren van het elektriciteitsnet. De RAL Noord werkt nauw samen met netbeheerder Enexis, Liander en Rendo om netcongestie zoveel mogelijk te voorkomen en beschikbare capaciteit zo goed mogelijk te benutten. Inzicht in de te verwachte vermogensvraag van de mobiliteitssector is daarbij gewenst. De RAL Noord zet zich in om de vermogensopgave voor mobiliteit in de PMIEK en RES te borgen. Dit doet zij door actief prognoses en toekomstplannen, zoals bijvoorbeeld de 'EV-outlooks', de 'Storymap bedrijventerreinen' en de 'Analyse regionaal dekkend snellaadnetwerk', actief binnen het pMIEK proces te delen. De RAL Noord heeft, samen met gemeenten en de Vliegende Brigade, een rol in het valideren en uitdiepen van data over netcongestie en tegelijkertijd bewustwording te creëren bij inwoners en ondernemers. Door het inzetten van bestaande en nieuwe data wordt de input voor het pMIEK steeds fijnmaziger en betrouwbaarder.

Deze inzichten delen we met de samenwerkende partijen, tezamen met concrete handvatten, om ondanks netcongestie de gezamenlijke opgaven in samenhang te realiseren. Inzichten waar we naar zoeken zijn bijvoorbeeld beschikbare capaciteit op bestaande aansluitingen, mitigerende maatregelen zoals flexibele contracten en de mogelijkheid van het realiseren van een gezamenlijke energie HUB. Gemeenten zullen wij dan ook vragen om opgestelde laadvisies te herijken waarbij de opgave voor mobiliteit wordt meegenomen. Bijkomend hebben de meeste gemeentelijke laadvisies hun herijkingspunt bereikt (twee jaar na vaststelling). Daarvoor maakt de regio gebruik van de (aangepaste) formats van NKL. Vanuit de RAL Noord faciliteren we de gemeenten bij het herijken van hun laadvisies. De RAL Noord geeft invulling aan de afspraken uit het programma "Slim laden voor iedereen".

3.2 Personenvoertuigen en bestelvoertuigen

RAL Noord onderscheidt drie typen (semipubliek, publiek en snel) laadinfrastructuur waar zij actief inspanningen op inzet. Op elk van deze typen concretiseert RAL Noord haar ondersteuningsactiviteiten om tot een voldoende dekkend laadnetwerk te komen. Rekening houdend met het landelijke karakter van de RAL Noord staat 'de ladder van laden' bij de uitrol van dekkend laadnetwerk centraal. Dat wil zeggen dat laadinfrastructuur op eigen terrein (private laadinfrastructuur) de voorkeur geniet, gevolgd door laadinfrastructuur in de semipublieke ruimte. Publieke laadpunten zijn aanvullend op het semipublieke en private laadnetwerk.

Private en semipublieke laadinfrastructuur

Private laadpunten zijn laadpunten die worden gerealiseerd op niet publiek toegankelijke locaties. De netaansluiting waar de laadpaal of laadpalen op aangesloten zijn hoort veelal bij een onroerende zaak

zoals een woning, winkel, etc. Aangezien dit laadnetwerk staat op private gronden heeft de NAL-regio weinig tot geen inspraak over de kwaliteit en hoeveelheid van de laadinfra. Landelijk worden de mogelijkheden onderzocht om tot stabiele laadinfra te komen op private locaties. Waar mogelijk ontsluit de NAL-regio deze kennis naar gemeenten die locatie-/ huiseigenaren kunnen informeren over de eisen die gesteld worden aan laadinfrastructuur.

Volgens prognosemodellen zal de Noord-Nederlandse laadmix in 2030 voor 62% bestaan uit private, 28% uit semipublieke en 10% uit publieke laadinfrastructuur. Dit netwerk kent een autonome (markt-) ontwikkeling. Bedrijven en particuliere autokopers investeren steeds vaker in een elektrische auto met daarbij horende laadpaal. De laadpaal volgt als het ware de (standplaats van de) auto.

Het private en semipublieke laadnetwerk is, wordt en blijft het dominante laadnetwerk in de regio Noord. De NAL-regio zet zich daarom de komende jaren extra in om op gunstig gelegen private locaties (bijvoorbeeld parkeerplaatsen bij winkelcentra, toeristische voorzieningen en kantoorpanden) publiek toegankelijkheid te maken. Hiermee ontstaan meer semipublieke laadlocaties, waarmee we bestaande de bestaande netaansluiting zo efficiënt mogelijk benutten. Concreet houdt dit in dat NAL-regio samen met gemeenten optrekt en in gesprek gaat met dergelijke partijen om te verkennen onder welke voorwaarden (tijdslot, laadprijs, veiligheid) de private laadpalen opengesteld kunnen worden voor omwonenden. Om dit te bereiken zal de regio werken aan een monitoringstool om alle type laadinfrastructuur vanuit een geheel te beschouwen en daarmee integrale afwegingen te kunnen maken. Vanuit deze analyse worden kansrijke locaties voor het dubbelgebruik van semipublieke laadinfrastructuur aangewezen, op basis waarvan de regio in gesprek zal gaan.

Publieke laadpunten en Concessiemanagement

Het publieke laadnetwerk (10% van de laadmix 2030) is aanvullend op het private en semipublieke laadnetwerk. Het geeft zowel bewoners, die niet beschikken over eigen terrein om een private laadpaal op te plaatsen, als bezoekers de mogelijkheid om hun voertuig op te laden. Binnen NAL-Noord zijn vier concessies actief:

- Concessie Groningen en Drenthe 2019 – 2023 (Allego, exploitatieperiode)
- Concessie Groningen en Drenthe 2023 – 2026 (Equans, plaatsingsperiode)
- Concessie Fryslân 2021 – 2024 (Total-Energies, plaatsingsperiode)
- Concessie Súdwest Fryslân 2020 – 2025 (Laadkracht plaatsingsperiode)

Binnen de actieve concessies (d.w.z. concessies in de plaatsingsperiode) is het voor inwoners en werkenden zonder eigen parkeervoorziening mogelijk om, onder specifieke voorwaarden, een openbaar laadpunt aan te vragen. Deze aanvraagvoorwaarden zijn op hoofdlijnen gelijkgetrokken over alle drie de provincies. Binnen de concessies worden laadpalen uitgerold op basis van door gemeenten gevalideerde plankaarten. Ook is toegewerkt naar een systematische en toekomstbestendige procesgang voor het behandelen en uitvoeren van aanvragen.

De provincie Fryslân werkt aan de voorbereiding van een nieuwe concessie. Voordat een nieuw contract aanbesteed wordt, dient eerst een aantal vragen beantwoord te worden. De belangrijkste zijn:

- Welk contract met een positieve businesscase valt er te maken waarbij de energielevering buiten het contract om door derden wordt geleverd?
- Wat voor type contract moet aanbesteed worden?
- Wie wordt de aanbestedende partij?

Tijdens de uitvraag wordt gezocht naar een zodanige invullen van de contractvorm alsook van de inhoud van het contract dat alle nu deelnemende gemeenten mee gaan doen. Daarnaast zal

onderzocht worden of het mogelijk is om de gemeente Súdwest Fryslân tijdens de looptijd van het nieuwe contract aan te laten sluiten.

Gemeenten die niet deelnemen aan bovengenoemde, actieve concessies zijn de gemeenten Groningen (Stad), de gemeente Eemsdelta en de gemeente Súdwest Fryslân. De gemeente Groningen heeft gekozen het opdrachtgeversmodel en plaatst en exploiteert daarbij laadpalen in eigen beheer. De gemeente Eemsdelta werkt met een vergunningenmodel. De gemeente Súdwest Fryslân werkt met een eigen concessiemodel.

De NAL-regio Noord zal zich blijven inspannen voor de afstemming met deze specifieke gemeenten. Alhoewel het uitvoeringsmodel van deze gemeenten anders is, werken alle gemeenten aan dezelfde opgave: voldoende en de juiste laadinfrastructuur uit kunnen rollen en de efficiëntie en betrouwbaarheid van dit openbare laadnetwerk handhaven. Het feit dat we deze specifieke gemeenten niet regelmatig spreken, zoals wel het geval is voor gemeenten die we in concessiebijeenkomsten spreken, vraagt extra aandacht voor afstemming.

Dekkend netwerk

Samen met de concessiehouders en de gemeenten werken we aan de realisatie van een dekkend netwerk van publieke laadpalen. Binnen de concessiegebieden maken we daarbij afspraken met de concessiehouders over de plaatsing van deze palen. Binnen de concessie Groningen-Drenthe is afgesproken dat de dekkend netwerk palen aangevraagd worden door de gemeente en de concessiehouder ze conform concessievoorwaarden plaatst. Met de niet concessiegemeenten is een maatwerk oplossing afgesproken zodat ook zij alle dekkend netwerklocaties kunnen invullen. In de regio Noord hebben begin 2024 alle gemeenten een inventarisatie gemaakt van alle "witte vlekken" en eventueel aanvullende dekkend netwerk wenslocaties. Wij verwachten dat in 2024 het dekkend netwerk grotendeels gereed zal zijn in Groningen en Drenthe. Fryslân volgt in 2025.

Slim laden

RAL Noord geeft invulling aan de afspraken uit het programma "Slim laden voor iedereen". Laadpalen geplaatst binnen de concessie Groningen en Drenthe voldoen op dit moment aan de eisen zoals gesteld binnen het programma slim laden. De concessie in Fryslân was reeds gestart voor de start van het programma slim laden, maar hier zijn discussies gaande om de eisen van het programma slim laden mee te nemen. Tevens is bij een aantal palen al slim laden toegepast. In het nieuwe contract wordt de op dat moment geldende eisen m.b.t. slim laden in het PvE opgenomen.

Snellaad infrastructuur (DC)

In 2022 heeft de regio de deelvisie Snelladen opgeleverd. Hierin worden de verschillende rollen en handelingsperspectieven voor overheden, netbeheerders, grondeigenaren en marktpartijen beschreven.

Noord-Nederland kenmerkt zich door grotere afstanden tussen kernen en daarmee langere reisbewegingen. In Fryslân, Groningen en Drenthe liggen dan ook veel kilometers auto(snel)wegen en gebiedsontsluitingswegen. Langs met name provinciale hoofdwegen ontstaat een snellaadbehoefte waarin niet altijd op de juiste plek voorzien kan worden door een gebrek aan rust- en verzorgingsplaatsen. Daarnaast zien gemeenten langs in- en uitvalswegen een snellaadbehoefte ontstaan. Deze ontstaat bij tankstations, parkeerpleinen en rondom ringwegen van stadscentra en zero-emissiezones. Sturing op de totstandkoming van een dekkend snellaadnetwerk ontbreekt.

Overheden in Noord-Nederland willen meer sturen op de uitrol van snellaadinfrastructuur omdat deze een grote impact heeft op het stroomnet en ruimte. De RAL-regio wil daarnaast de gaten in het snellaadnetwerk langs hoofdwegen dichten. De RAL-regio spant zich daarom in voor het realiseren van

een regionaal dekkend snellaadnetwerk langs provinciale hoofdwegen en op locaties binnen de bebouwde kom. De regio werkt toe naar het aanwijzen van geschikte locaties en het bepalen van een inkoopmodel. Hiervoor is de Snellaadanalyse beschikbaar. Deze kaart bevat een overzicht van bestaande en kansrijke, toekomstige snellaadlocaties in de regio.

De RAL Noord voert sinds 2023 met verschillende CPO's en exploitanten verkennende gesprekken over aanpak, mogelijkheden en samenwerking voor het realiseren van snellaadinfrastructuur. Dit stelt de regio in staat om bij een concreet aantal locaties een volgende fase in te gaan qua marktconsultatie.

3.3 Logistiek

De RAL Noord ziet de doelgroep logistiek als een van de belangrijkste opgaven voor de komende jaren. De opgave rondom zero-emissie logistiek is daarnaast breder en hangt ook samen met thema's als economie en vestigingsklimaat. De RAL Noord maakt onderscheid in deze doelgroep naar verschillende vormen van laadbehoefte: laden bij het eigen bedrijf, laden op het bedrijventerrein en corridorladen. Daarbij volgt de RAL Noord de ontwikkelingen op het gebied van laden in de woonwijk. Binnen de RAL Noord werken de provincies samen als het gaat om afstemming, kennisuitwisseling en coördinatie. Binnen de eigen provinciegrenzen werkt iedere provincie samen met haar eigen gemeenten, bedrijventerreinen en ondernemers. Provincies binnen de regio Noord passen hun eigen aanpak toe waarbinnen zij samenwerken met marktpartijen en gemeenten.

Laden bij het eigen bedrijf

De RAL Noord gaat actief aan de slag met het delen van kennisdocumenten, waaronder die ter beschikking zijn gesteld via de website van de RAL Noord. De regio Noord verkent daarnaast de opgave voor logistiek dienstverleners die zich niet op een bedrijventerrein concentreren, bijvoorbeeld de biotencampagne en de zuiveldistributie.

Laden op bedrijventerreinen (collectief)

In 2023 heeft de RAL Noord een visie op elektrische logistiek opgesteld. Deze visie focust zich op bestemmingsladen en blijft binnen de planhorizon van deze visie leidend op dit onderwerp. De RAL Noord zet in op drie actielijnen op dit onderwerp:

Actielijn 1: Verdiepen op de laadbehoefte. De RAL Noord wil de prognoses van laadbehoefte (zoals opgesteld door NAL werkgroep Logistiek en Elaad) voor de regio verfijnen met lokale kennis.

Aanvullend op de visie stelt de RAL Noord een top-5 bedrijventerreinen op per provincie in termen van laadbehoefte. De storymaps van de NAL vormen hiervoor het uitgangspunt. De RAL Noord werkt, samen met de Vliegende Brigade aan een verdere verdieping van deze storymaps en top-5 bedrijventerreinen.

Actielijn 2: Basisondersteuning voor bedrijventerreinen. De RAL Noord wil bedrijventerreinen die aan de slag willen met laadinfrastructuur voor logistiek ondersteunen, passend bij hun behoefte. Elektrificatie van het wagenpark vraagt veel inhoudelijke keuzes over voertuigen en aanpassingen op het bedrijventerrein. Bijvoorbeeld de inrichting van het bedrijventerrein, bekabeling, koppeling met eigen opwek van energie, hardware. Een energie-/zero-emissiemakelaar kan samen met ondernemers in beeld brengen hoeveel stroom nodig is en een plan maken hoe dit te realiseren. Naast elektrificatie van het wagenpark spelen er nog andere opgaves die leiden tot extra vermogensvraag.

Aanvullend op de visie constateert de RAL Noord dat gemeenten voor een belangrijk deel aan de lat staan bij de opgave voor bedrijventerreinen. De RAL Noord wil, langs de provinciale lijnen, passende

ondersteuning bieden voor gemeenten die met dit onderwerp aan de slag gaan. De RAL Noord ziet dat er integrale ondersteuning benodigd is; niet enkel langs de beleidsadviseur elektrisch vervoer, duurzaamheid en verkeer, maar juist in combinatie met de beleidsadviseur economische zaken (bedrijventerreinaanpak), energie (transitie) en ruimte (bedrijventerreinaanpak). De RAL Noord ziet hier een taak weggelegd voor de logistiek makelaar die reeds in de visie op elektrische logistiek is benoemd. Daarbij maakt de RAL Noord gebruik van de verschillende tools en handreikingen zoals de 'Handreiking uitrol van laadinfrastructuur op bedrijventerreinen' en 'Handreiking generieke aanpak bedrijventerreinen' richting de ondersteuning van gemeenten en ondernemers. Ook verkent de RAL Noord i.s.m. de NAL het organiseren van trainingen van gemeenteambtenaren die in de dagelijkse praktijk werken met bedrijventerreinen en elektrisch vervoer.

Actielijn 3: Ervaring opdoen met bestemmingsladen. Ervaring opdoen met hoe je in de logistieke laadbehoefte kan voorzien op een bedrijventerrein. Door aan de slag te gaan met drie casussen (pilots), één per regio, versnellen we de totstandkoming van logistieke laadinfra en doen we ervaring op hoe we als RAL Noord hierbij het beste kunnen ondersteunen. Deze actielijn is verbonden met het onderwerp semipubliek, daar waar laadinfrastructuur op bedrijventerreinen toegankelijk wordt gemaakt voor derden.

Actielijn 3 blijft ook binnen de planhorizon van dit document actueel en is op moment van schrijven in uitvoering.

Corridorladen

Naast het laden op het eigen bedrijf of bedrijventerrein maakt de RAL Noord onderscheid naar corridorladen, oftewel het laden onderweg. De RAL Noord werkt samen met regionale en landelijke initiatieven om corridorladen te faciliteren. Zo werkt de RAL Noord samen met LoLa, een landelijk programma van Infrastructuur en Waterstaat dat ten doel heeft kansrijke laadlocaties langs corridors te ontwikkelen. Ook is de A7, vanaf Groningen tot de Duitse grens en verder, onderdeel van het Trans-European Transport Network (TEN-T). Ditzelfde geldt voor de TEN-T Comprehensive wegen A28 en de A37, die logistieke zwaartepunten richting de Randstad en richting Duitsland ontsluiten. Dit programma heeft ten doel een internationaal hoogwaardig vervoersnetwerk te stimuleren. Onder voorwaarden kunnen kansrijke initiatieven gelegen nabij dit netwerk aanspraak maken op een financiële bijdrage vanuit het Connecting Europe Facility (CEF). Ook werkt de RAL Noord samen met de proeftuin Living Lab Heavy Duty Laadpleinen, een pilotproject van Rijkswaterstaat om ervaring op te doen met laadinfrastructuur voor zwaar vervoer over de weg. Tot slot werkt de RAL Noord nauw samen met Clean Energy Hubs, een programma dat zoekt naar kansrijke locaties voor tank-, laad- of bunkerstations met een aanbod van twee of meer duurzame energiebronnen.

3.4 Bouw

In samenwerking met de andere NAL-regio's en het Rijk ontwikkelt de RAL Noord een 'Aanpak Laadinfrastructuur voor Elektrisch Bouwmaterieel'. Daarnaast houden we in de ontwikkeling van laadinfrastructuur zoveel mogelijk rekening met toegankelijkheid voor bouwmaterieel, bijvoorbeeld bij hubs c.q. laadpleinen. De route naar emissieloos bouwmaterieel wordt in samenhang met het programma 'Schoon en Emissieloos bouwen' en de taakgroep 'laden op de bouwplaats' van de werkgroep 'NAL Logistiek' verder ontwikkeld. NAL-Noord hecht waarde aan een goede representatie van de opgave uit de regio voor de bouwsector en zorgt voor regionale inbreng. Waar mogelijk wordt rekening gehouden met de laadbehoefte van de bouwsector bij de aanpak voor logistiek.

Binnen zero-emissie bouwen bestaan verschillende deelopgaven. De regio verkent deze verschillende opgaven en bepaalt een ambitie. Naast het zero-emissie uitvragen van eigen aanbestedingen (GWW-projecten, bouw of verbouw van eigen vastgoed en woningbouwprojecten) kunnen overheden namelijk ook ondersteunen in de woningbouwopgave en utiliteitsbouw, waarvan op verschillende manieren kan worden voorzien in een laadvraag. Denk hierbij aan een permanente, tijdelijke of mobiele laadoplossing. Er is in de RAL regio Noord nog weinig bekend over de dynamiek in het bouwverkeer en rondom bouwmaterieel. Het is dan ook belangrijk hier meer kennis over te verkrijgen zodat er met de sector samen aan duurzamere oplossingen kan worden gewerkt.

De provincies hebben bij dit onderwerp verschillende rollen (opdrachtgever, uitvoerder, regievoerder). In NAL-verband hebben de provincies de verantwoordelijkheid om laadinfra voor zero emissie bouwen mogelijk te maken. De RAL Noord onderzoekt hoe we de transitie naar een efficiëntere bouwlogistiek kunnen ondersteunen. Daarbij kijkt de RAL Noord:

- Hoe overheden hun opdrachtgeversrol in de bouw kunnen benutten om elektrisch laden te stimuleren alsook te komen werkbare standaarden (b.v. uniforme laadstekkers). De procesplaat elektrisch laden op de bouwlocatie (NAL) geeft inzicht in het huidige proces en mogelijke verbeteringen in het proces en rolverdeling om zo een netaansluiting op de bouwlocatie tijdig te realiseren:
- Geschikte pilotprojecten in de regio op het gebied van elektrische bouwlogistiek;
- Het organiseren van een congres over duurzame bouwlogistiek, gericht op de gehele sector (overheden en bedrijfsleven). Met dit congres willen we deelnemers informeren en verbinden;

Bouwlogistiek is niet los te zien van de aanpak bij logistiek (zie "Laden voor logistiek bij beperkte netcapaciteit"). Bijvoorbeeld bij het zoeken naar laadpleinen (bedrijventerreinenaanpak) of aan te sluiten bij het programma voor Energy hubs. Ook zijn er dwarsverbanden met het reguliere laadnetwerk van AC- en DC-laders op straat, met bijbehorende risico's en uitdagingen.

Voor een goede duurzame bouwlogistiek is de afstemming van logistiek en medewerking binnen de gehele keten van belang: van architect naar de aannemer tot de werknemers op de bouwplaats. Zodat de bouw zo effectief en efficiënt mogelijk plaatsvindt. ZE zones versterken de zoektocht naar nieuwe logistieke concepten. Nieuwe logistieke concepten vragen meer afstemming en coördinatie (ketenregie) en IT-tools. Het is van belang om de wederzijdse afhankelijkheid in beeld te brengen en op elkaar te laten aansluiten.

3.5 Scheepvaart

De RAL Noord volgt de landelijke ontwikkelingen op het gebied van binnenvaart. Speciale aandacht is er voor het Rijkswaterstaat (RWS) programma Walstroom waarbinnen havens in het beheersgebied van RWS van walstroom worden voorzien.

De provincie Fryslân neemt namens NAL-Noord actief deel aan de verkenning Elektrische Scheepvaart dat wordt uitgevoerd door het ministerie van IenW. Op basis van de uitkomsten van dit programma wordt in regionaal verband bepaald of een regionale visie voor binnenvaart en/of pleziervaart wenselijk is. Tevens wordt aangehaakt bij lopende initiatieven die betrekking hebben op de pleziervaart.

3.6 Autobussen

Openbaar busvervoer

De OV-bussen worden elektrisch binnen twee concessies, zoals afgesproken in het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer (BAZEB). De benodigde laadinfrastructuur wordt zoveel mogelijk op grond van gemeenten of provincies gebouwd. Het OV-bureau, een samenwerking tussen de provincie Groningen, Drenthe en de gemeente Groningen, regelt het openbaar (bus)vervoer. Provincie Fryslân verleent concessies en is verantwoordelijk voor het OV binnen de provincie. Steeds meer elektrische bussen rijden in de regio, die opladen bij de remise en onderweg. RAL Noord denkt mee aan koppelmogelijkheden om laadinfrastructuur te combineren voor verschillende doelgroepen.

Doelgroepenvervoer

Publiek Vervoer Groningen Drenthe heeft in 2018 het Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer ondertekend. Het doel is om tegen 2025 al het doelgroepenvervoer emissievrij te maken. Voor de nieuwe concessie die in 2026 van start gaat, wordt een deel van de ritten gevraagd om zero-emissie te zijn. De provincies Groningen en Drenthe werken samen met Publiek Vervoer en gemeenten aan laadinfrastructuur, waarbij bestaande laadnetwerken voor personenauto's zoveel mogelijk worden benut.

Touringcars

Op dit moment heeft RAL Noord geen actief beleid voor zero emissie touringcars. In 2025 voert de gemeente Groningen een Zero Emissie Zone in, waarbinnen elektrisch rijden verplicht is. Touringcars die incidenteel binnen deze zone rijden, kunnen een ontheffing aanvragen. In de SOK zijn afspraken gemaakt over het opstellen van een landelijk laadnetwerk voor elektrische autobussen in samenwerking met de Rijksoverheid. De definitie van dit netwerk, inclusief vereiste indicatoren, wordt eind 2024 vastgesteld. RAL Noord zal na goedkeuring in de NAL-stuurgroep dit netwerk implementeren, waarbij logistieke behoeften worden geïntegreerd.

4. Governance & Organisatie

4.1 Landelijke NAL

In het landelijke NAL overleg zitten alle ambtelijke voorzitters van RAL regio's. Dit overleg is bedoeld om ervaringen uit te wisselen en van elkaar te leren. In dit landelijke NAL overleg worden alle onderwerpen, die betrekking hebben op het uitvoeren van de SOK, behandeld en worden acties uitgezet. Deze acties komen terecht in één van de landelijk opererende werkgroepen. De penvoerder van RAL Noord, de provincie Fryslân, is verantwoordelijk voor de uitwisseling van informatie van en naar het landelijk NAL overleg. Tevens onderzoekt de penvoerder in hoeverre de kartrekkers van onze eigen regionale werkgroepen zullen moeten plaatsnemen in de landelijke NAL werkgroepen. Omdat er in de landelijke werkgroepen overlap kan ontstaan in hoe wij als RAL regio de werkgroepen hebben verdeeld, is het aan de RAL Noord kartrekkers om onderling af te stemmen welke zaken er opgenomen dienen te worden in hun eigen werkplan wanneer zij bij een landelijk NAL overleg vandaan komen. Op deze manier wordt input uit de landelijke werkgroepen direct belegd.

4.2 RAL Noord Governance

De provincies Fryslân, Groningen, Drenthe en de Netbeheerders vormen samen de samenwerkingsregio Noord (RAL Noord). Hiertoe hebben de vier partijen een samenwerkingsovereenkomst met het Rijk gesloten. Het doel van deze samenwerkingsovereenkomst is om voornoemde beoogde resultaten te faciliteren. In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze de samenwerking wordt vormgegeven. De provincie Fryslân is namens de drie provincies de penvoerder en dus aanspreekpunt richting het Rijk. Indien uit ervaring blijkt dat aanpassingen aan deze governance nodig zijn dan wordt deze aangepast.

Binnen de RAL Noord werken de Provincie Drenthe, Friesland en Groningen aan de verschillende bovengenoemde thema's samen in werkgroepen. De werkgroepen zullen zelfsturend zijn met in iedere groep één person die iedere provincie vertegenwoordigd om zo contact met eigen gemeenten of beleidsafdelingen zoals economie, energietransitie, mobiliteit of toerisme te kunnen stroomlijnen. De praktische uitwerking van thema's geschiedt in de regel via eigen, provinciale lijnen.

Bestuurlijk overleg RAL Noord

Bestuurlijke afstemming binnen RAL Noord is belegd binnen de bestaande BO-MIRT structuur, waardoor ook de terugkoppeling in het aanverwante BC-MIRT overleg bestuurlijk is geborgd.

De mogelijkheid ligt er om twee keer per jaar terugkoppeling plaats te laten vinden over de ontwikkelingen en stand van zaken binnen de RAL Noord.

Kerngroep RAL Noord

Leden van deze groep zijn een afgevaardigde van de Provincie Fryslân (pervoerder van de RAL), Drenthe, Groningen en de netbeheerders. De Kerngroep wordt geleid door de pervoerder.

Taken van de Kerngroep:

- De Kerngroep overlegt eens per zes weken over geleverde input van de werkgroepen en haalt dit op bij het Projectbureau. De Kerngroep is vervolgens verantwoordelijk voor het maken van strategische keuzes met betrekking tot de diverse werkgroepen en belegd dit ook direct bij de werkgroepen
- De pervoerder neemt namens de RAL Noord deel aan de periodieke NAL overleggen conform afspraken uit de samenwerkingsovereenkomst, en verzorgt de verbinding met de landelijke NAL-organisatie. Input voor deze NAL overleggen haalt de pervoerder op bij het Projectbureau. Output van de NAL overleggen belegd de pervoerder terug bij het Projectbureau of direct bij een werkgroep
- De Kerngroep heeft als taak om het RAL document iedere twee jaar te updaten
- De Kerngroep brengt het bestuurlijk overleg minimaal tweejaarlijks op de hoogte over vorderingen van alle werkgroepen
- De Kerngroep heeft een escalerende functie. Dit betekent dat de werkgroepen bij de Kerngroep terecht kunnen voor vragen op het gebied van extra capaciteit, financiën of anderszins. De Kerngroep overlegt de aanvraag vervolgens met het bestuurlijk overleg

Projectbureau

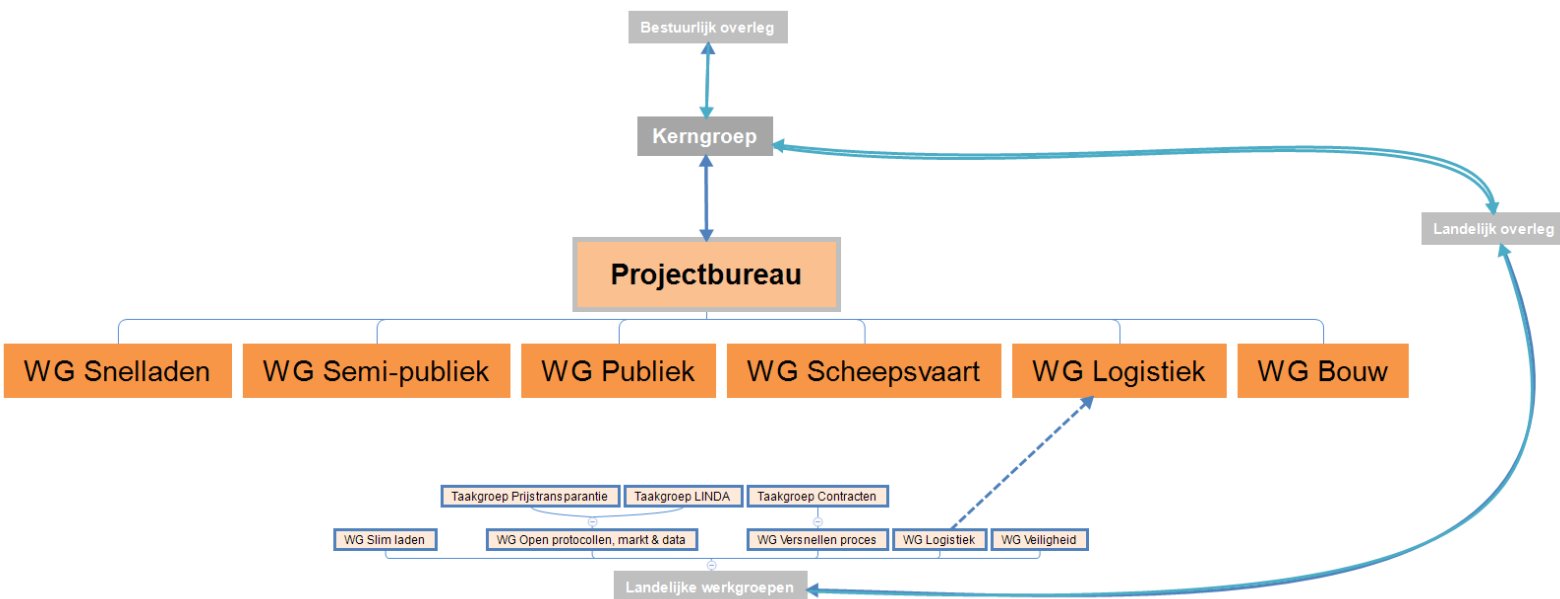
De RAL Noord wil een professionaliseringsslag maken door een Projectbureau in te stellen. Dit zal een intern orgaan zijn met daarin drie leden van iedere provincie (ook wel 'Laadconsulenten' genoemd) inclusief minimaal één communicatieadviseur. Het doel van het Projectbureau is om communicatie en monitoring op één plek te beleggen. In essentie komt het erop neer dat alle output die werkgroepen opleveren bij het Projectbureau terecht komen. Het Projectbureau kan op deze manier de volgende taken vervullen:

- Laadconsulenten onderhouden contact met alle stakeholders in hun desbetreffende provincie (bv gemeenten) over vragen of behoeftes over de RAL en heeft hiermee een loketfunctie.
- Laadconsulenten onderhouden contact met alle werkgroepen binnen de RAL.
- Laadconsulenten leren onderling van elkaar en fungeren als trechterpositie wat betreft informatie en communicatie omtrent de RAL en hebben een signalerende functie om info vanuit de provincies en gemeenten te delen met de werkgroepen en vice versa.
- Het Projectbureau monitort de voortgang van dit RAL visiedocument en koppelt dit terug naar de Kerngroep.
- Het Projectbureau is verantwoordelijk voor het stroomlijnen van de monitoring en stelt jaarlijks een voortgangsrapportage op.

Werkgroepen RAL Noord

De Werkgroepen binnen de RAL Noord functioneren als zelfsturende teams met één kartrekker per werkgroep. In samenspraak met de werkgroep stelt de kartrekker een plan van aanpak op voor de komende twee jaar met als doel dat de werkgroep actiegericht blijft samenwerken. We kijken hierbij af van het gedachtegoed van SCRUM.

Organogram Organisatie RAL Noord



4.3 Samenwerking met gemeenten

Gemeenten worden intensief betrokken bij de RAL Noord. Ook voor gemeenten wordt de opgave rondom elektrisch laden breder en krijgen zij te maken met nieuwe elektrische modaliteiten. Het wordt daarom ook relevanter om, binnen de gemeentelijke organisaties, andere beleidsvelden te betrekken bij de taken en acties van de RAL Noord. De RAL Noord zal via provinciale lijnen (de laadconsulenten) erop inzetten dat binnen gemeenten, naast Mobiliteit/Verkeer, ook andere relevante beleidsvelden worden aangehaakt. Denk aan Economie, Vergunningverlening, Ruimtelijke Ordening en Energie (voor zover van toepassing bij gemeenten). Het zal per gemeente verschillen hoe dit wordt ingeregeld, maar een bredere betrokkenheid bij de RAL Noord is wenselijk.

Laadconsulenten

Elke provincie heeft minimaal één laadconsulent aangesteld. Deze neemt plaats in het Projectbureau. Deze consulenten zijn het primaire aanspreekpunt voor gemeenten (loketfunctie). Daarnaast fungeert de laadconsulent ook als communicatiebaken van de regio richting de gemeenten, voor zover dat niet al via de RAL werkgroepen gaat. Laadconsulenten communiceren expliciet niet met externen zoals logistieke partners. De laadconsulenten opereren langs provinciale lijnen, maar kunnen inhoudelijke vragen of onderwerpen afstemmen met het Projectbureau.

Centrale samenwerkingsomgeving

De RAL Noord gaat inzetten op het inrichten van een digitale samenwerkingsomgeving. In deze digitale omgeving kunnen verschillende informatiestromen gebundeld worden. De omgeving is afgeschermd en toegankelijk via een inlog voor gemeente- en provincied medewerkers. De omgeving bevat zowel kennisdocumenten, visie- en beleidsdocumenten, relevante bijeenkomsten en een periodieke nieuwsbrief.

Werkgroepen

Gemeenten worden op inhoud betrokken bij de verschillende regionale werkgroepen. De regio ziet dat werkgroepen zoals Snelladen, Semipubliek en Logistiek zich steeds meer op een praktisch niveau beginnen af te spelen. Hier wordt de rol van gemeenten steeds belangrijker. Nu gemeenten meer middelen voor de uitvoering van klimaat- en energiebeleid hebben gekregen, worden zij ook actiever betrokken. Naast inhoudelijke input die gemeenten kunnen geven, gaat de regio ook meer aanspraak maken op het 'warme' netwerk dat gemeenten van bedrijventerreinen, het MKB en andere stakeholders hebben.

Tweejaarlijks overleg

Alle gemeenten in Noord-Nederland worden twee keer per jaar uitgenodigd voor een regionale bijeenkomst. Afhankelijk van de thema's die op dat moment relevant zijn, wordt de middag gevuld met relevante kennis, ophalen van input, netwerken en steeds vaker ook: het evalueren van afgeronde taken en projecten.

Gemeentelijke laadvisies

Gemeentelijke laadvisies hebben doorgaans een herijkingstermijn van vier jaar. Dat betekent dat de RAL Noord in 2025 de gemeenten actief zal benaderen om hun laadvisies te herijken. Per provincie bieden de laadconsulenten passende ondersteuning. Dit kan middels het gebruik van een laadvisie-format, een gezamenlijk visievormingsproces of via individuele ondersteuning. Een uitgangspunt bij het herijken van de laadvisies is een gezamenlijk vertrekpunt en een regionale koers, in lijn met de inhoud van het regionale laadbeleid.

Provinciale overlegstructuur

Omdat de uitvoering van verschillende onderdelen van de RAL op provinciaal niveau belegd is, is het voor diverse onderwerpen nuttig om bestuurlijk en ambtelijk afstemming te zoeken op provinciaal niveau. Niet alle onderwerpen hoeven op regioniveau besproken of afgestemd worden. Daarvoor gebruiken we per provincie de bestaande mobiliteit overleggen:

Drenthe: Mobiliteitsraad Drenthe.

Groningen: VVB Groningen.

Fryslân: AVVF/OVVF.

4.4 Communicatie

De RAL-regio Noord gaat haar informatievoorziening omtrent laadinfrastructuur voor verschillende doelgroepen updaten. Daarvoor zal het Projectbureau de NAL-website gaan uitbreiden en updaten zodat deze gebruikt kan worden als communicatietool waar verschillende partijen uit kunnen putten. De regio gaat breder communiceren dan alleen naar EV-rijders zonder eigen oprit. Het uitgangspunt van deze communicatie-inspanning is het zodanig ontsluiten van bestaande informatie, dat inwoners, EV-rijders (in spé), bedrijven, organisaties, ondernemers en bezoekers hun weg naar de juiste informatie kunnen vinden. De informatie kan eveneens gebruikt worden op gemeente- en provinciewebsites.

4.5 Monitoring

Monitoring voortgang RAL Noord

De leden van het Projectbureau zijn verantwoordelijk voor de monitoring van de voortgang van informatie die opgeleverd wordt vanuit de RAL werkgroepen. Jaarlijks stelt het Projectbureau de voortgangsrapportage op en deelt deze met gemeenten en het Rijk.

Datamonitoring

Data biedt op regionaal en lokaal niveau de mogelijkheid om efficiënter te sturen op de uitrol laadinfrastructuur. De RAL Noord wil de uitrol van alle soorten laadinfrastructuur op een hoger detailniveau monitoren. Dit stelt de regio (lees: provincie en gemeenten) in staat om locatiespecifieke afwegingen te maken, het netwerk van laadinfrastructuur integraal te benaderen, en daarmee “dekking” en “laadmix” tot in details te kunnen definiëren. Waar hiaten in deze dekking en laadmix ontstaan kan de gemeente bijsturen. Tevens wil de regio de ‘Ladder van Laden’ op deze wijze handhaven.

Deze vorm van monitoren begint bij het samenvoegen van verschillende prognosemodellen, toekomstplannen en scenarioschetsen. Vervolgens wordt dit geheel afgezet tegen de huidige situatie op straat. De regio hecht grote waarde aan het in eigen beheer hebben van deze real-time data. Voor het structureren van verschillende databronnen werkt de RAL Noord samen met studenten van de Hanzehogeschool.

Data eigendom

De RAL Noord hecht aan het in eigen beheer hebben van EV-data. Ook is het wenselijk meer inzicht te hebben in locatie- en gebruiksdata van laadinfrastructuur. Daarbij werken we samen met de andere regio's om deze data te standaardiseren en onder te brengen bij het NDW (Nationaal Dataportaal Wegverkeer).

5. Financiën

De totale bijdrage vanuit RAL Noord voor de periode 2023-2025 €7.259.133 inclusief BTW, en wordt ingezet voor de werkzaamheden en ondersteuning van gemeenten, die voortvloeien uit dit RAL document en het plan van aanpak. Op basis van de verdeling naar inwonertal (CBS statline 14-11-2023) komt dit uit op de volgende bedragen per provincie:

<i>Provincie</i>	<i>Inwoneraantal</i>	<i>Verdeling incl. BTW</i>
Groningen	596.075	€ 2.461.765
Fryslân	659.551	€ 2.723.918
Drenthe	502.051	€ 2.073.450
Totalen	1.757.677	€ 7.259.133

Verantwoording naar IenW

De verantwoording geschiedt middels het SiSa systeem. In de RAL Noord is voor gekozen dat elke provincie haar eigen verantwoording via dit systeem doet. De RAL Noord wil dit als volgt organiseren: De provincie Fryslân is penvoerder voor de RAL Noord en ontvangt een beschikking van het ministerie van IenW voor het totale project voor de gehele NAL regio Noord. Deze beschikking wordt verantwoord via de Sisa systematiek. De provincies Groningen en Drenthe maken onderdeel uit van de NAL-regio Noord. Deze provincies ontvangen van Fryslân een bedrag (vanuit die beschikking van IenW) en moeten aan de provincie Fryslân een verantwoording afleggen over de besteding van het te ontvangen bedrag.

Om ervoor te zorgen dat de Sisa verantwoording van de provincie Fryslân volledig is, inclusief de verantwoording van de provincies Groningen en Drenthe, wordt vanuit de provincie Fryslân de Sisa-verantwoording “doorgelegd” naar de provincies Groningen en Drenthe. Dit maakt het mogelijk dat de provincies Groningen en Drenthe via de Sisa-medeverheden aan de provincie Fryslân verantwoorden. De provincie Fryslân is verantwoordelijk voor de verantwoording aan het ministerie van IenW. Concreet betekent dit de volgende werkwijze:

1. De provincie Fryslân meldt de regeling aan bij het ministerie als regeling in de Sisa – medeverheden.
2. De provincies Groningen en Drenthe dienen een verzoek in bij de provincie Fryslân en krijgen van de provincie Fryslân een beschikking met daarin het bedrag dat zij van de provincie Fryslân krijgen inclusief de voorwaarden die daaraan verbonden zijn. Eén van de voorwaarden is het verantwoorden via de Sisa-medeverheden systematiek. De provincie Fryslân neemt vervolgens exact dezelfde indicatoren op in de beschikking zoals de provincie Fryslân namens de RAL Noord ook van het Rijk heeft ontvangen. De indicatoren van de beschikking van IenW worden één op één gekopieerd naar de beschikking welke de provincie Fryslân verstrekt aan de provincie Groningen en de provincie Drenthe.
3. De provincies Groningen en Drenthe verstrekken hun verantwoording jaarlijks via de Sisa aan Fryslân.
4. De provincie Fryslân neemt de informatie uit de Sisa-medeverheden op in de eigen Sisa verantwoording.

Deze methodiek heeft als gevolg dat pas een jaar later verantwoording wordt afgelegd aan het ministerie van IenW.

6. Overig

6.1 Mandaat penvoerder

In de Samenwerkingsovereenkomst Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2 (SOK) is de provincie Fryslân aangemerkt als bestuurlijk en ambtelijk aanspreekpunt en initiatiefnemer van de Samenwerkingsregio Noord (penvoerder). In deze rol kan de provincie Fryslân, in specifieke situaties waar dit nodig blijkt en in overeenstemming met de provincies Groningen en Drenthe, optreden als woordvoerder van de Samenwerkingsregio Noord en namens de regio contracten en bijbehorende documenten ondertekenen.

6.2 Risico en mitigatie

Er zijn een aantal risico's die het uitvoeren van de RAL Noord in de weg kunnen staan. Capaciteit speelt hierin een centrale rol, zoals uit onderstaande punten blijkt. De onderstaande lijst van risico's is niet limitatief.

Netcapaciteit

Netbeheerders geven aan dat het elektriciteitsnet in Nederland zo goed als overal tegen grenzen aanloopt. Dit is op meerdere netvlakken en zowel voor invoeding als afname. Op plekken waar dit nog niet zo is, is de verwachting dat dit wel gaat gebeuren. Netcongestie is problematisch omdat dit leidt tot vertraging in het aansluiten van laadinfrastructuur. De verwachting is dat dit vooral gaat spelen bij hoog vermogen laders, zoals snelladers en laders voor logistiek op depots en bedrijventerreinen, maar ook reguliere laders kunnen vertraging gaan oplopen. Door prognoses zo accuraat mogelijk te maken en frequent en vroegtijdig met netbeheerders te overleggen kunnen problemen (deels) ondervangen worden. Slim laden kan een oplossing bieden om reguliere laders alsnog aan te kunnen sluiten en zelfs in te zetten om netcongestie tegen te gaan.

Capaciteit gemeenten

Gemeenten zijn positief over ondersteuning door de NAL-regio Noord maar geven aan dat ook met de voorgestelde ondersteuning de beschikbare capaciteit en middelen een probleem blijven. Eind 2023 is het AES onderzoek gestart. In dit onderzoek wordt, zoals in het eerder uitgebrachte ROB rapport, opnieuw de benodigde capaciteit voor het uitvoeren van klimaatbeleid bepaald. Aan de hand daarvan is het mogelijk dat er wederom geld vloeit naar gemeenten. De ROB gelden hebben helaas maar mondjesmaat geleid tot extra capaciteit op gebied van laadinfrastructuur of duurzame mobiliteit. Daarbij is het belangrijk om te stimuleren dat extra capaciteit ook daadwerkelijk in de gemeentelijke organisatie terecht komt, en niet ingevuld wordt door externe adviseurs. Ook door de inzet van laadconsulenten wordt capaciteit aangeboden.

Draagvlak

De transitie naar voldoende laadinfrastructuur is ook een transitie van parkeerplaatsen naar laadplekken. Deze laadplekken worden gereserveerd voor het laden van elektrische voertuigen. Regelmatig wordt dit gezien door omwonenden als het verdwijnen van parkeerplaatsen, met name in gebieden waar een hoge parkeerdruk heerst. Het aantal bezwaren tegen (verkeersbesluiten voor) laadpalen neemt toe en zal in de nabije toekomst mogelijk een grotere rol gaan spelen. Gemeenten

steken daarom al veel energie in participatietrajecten om inwoners mee te nemen in de beoogde locaties voor laadpalen. De samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten hierin waar dat nodig is.

Capaciteit uitvoerend personeel

Netbeheerders, CPO's, en installateurs kampen met tekorten aan personeel. In 2023 signaleren verscheidene partijen vertraging van werkzaamheden door deze krapte. De verwachting is dat dit doorzet in de komende jaren. Dit zorgt voor een vertraging in de uitrol van laadinfrastructuur. Aan dit punt wordt nationaal aandacht besteed maar lijkt niet op afzienbare termijn oplosbaar te zijn.

Schaarse fysieke ruimte

De inpassing van laadinfrastructuur, maar ook de benodigde elektriciteitsinfrastructuur, heeft een boven- en ondergrondse ruimtevraag. Doordat ruimte in heel Nederland schaars is, is het lastig om goede locaties te vinden voor nieuwe verdeelstations en laadinfrastructuur. Vooral voor grotere (logistieke) laadpleinen is dit een probleem. Door zoveel mogelijk multifunctioneel ruimte te gebruiken kan de benodigde ruimte beperkt worden.

Schaarste aan grondstoffen

In 2022 en 2023 kampten vele industrieën met een tekort aan grondstoffen en producten. Levertijden, van (elektrische) auto's, laadpalen, telefoons, computers liepen op door tekorten aan halfgeleiders. Dit was ook zo voor materialen voor uitbreiding van het elektriciteitsnet. Hoewel dit nu enigszins gekalmeerd lijkt te zijn, kunnen geopolitieke verhoudingen ervoor zorgen dat materialen schaars worden. Zeker nu deze materialen overal ter wereld hard nodig zijn. De Europese Unie en haar lidstaten hebben hier een belangrijke rol om Europa minder afhankelijk te maken van buitenlandse grondstoffen.

