

Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Gelderland Overijssel (GO-RAL) 2020-2023



10 november 2020

Schrijvers:

Suzanne Riezebos (provincie Gelderland)

Gerard Fidom (provincie Overijssel)

INHOUDSOPGAVE

1.	Introductie.....	4
1.1.	Aanleiding.....	4
1.2.	Samenwerkingsregio Oost.....	5
1.3.	Leeswijzer en voorbehoud	7
2.	Aanpak van GO-RAL: Partijen en verantwoordelijkheden	8
2.1.	Samenwerkingsregio	8
2.2.	Provincies	8
2.3.	Gemeente.....	8
2.4.	Regio.....	9
2.5.	Netbeheerder	9
3.	Aanpak van GO-RAL: 4 categorieën ondersteuning vanuit GO-RAL	11
3.1.	Beleid.....	11
3.2.	Communicatie en kennisdeling	14
3.3.	Uitrol.....	15
3.4.	Innovatie en nieuwe vraagstukken	16
4.	Organisatiestructuur	18
4.1.	Landelijke NAL-structuur	18
4.2.	Regionale NAL-Structuur	18
4.2.1.	Vertegenwoordiging stakeholders	19
4.2.2.	Onderdelen organisatie.....	20
4.2.3.	Verbinding andere mobiliteitsoverleggen.....	20
5.	Verbinding RES en RMP.....	21
5.1.	Regionale energiestrategieën (RES)	21
5.2.	Regionale mobiliteitsprogramma's (RMP)	21
6.	Monitoring, evaluatie en communicatie	23
6.1.	Monitoring.....	23
6.1.1.	Monitoring GO-RAL	23
6.1.2.	Landelijke NAL-monitoring.....	23
6.2.	Voortgangsrapportages en evaluatie	23
6.3.	Communicatie	24
7.	Begroting	25
8.	Planning.....	26
9.	Werkafspraken provincies.....	28
9.1.	Verdeling, aanwending en verantwoording van de middelen	28

9.2.	Samenwerking.....	29
9.3.	Looptijd en geschillen.....	29

1. Introductie

1.1. Aanleiding

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe. Dat is goed nieuws want om de klimaatdoelen te halen moet ook de mobiliteitssector verduurzamen¹. In het regeerakkoord en het Klimaatakkoord staat dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos moeten zijn, d.m.v. batterij-elektrisch, rijden op waterstof of zonnecellen. Volgens prognoses die voortkomen uit het Klimaatakkoord is in 2030 de laadbehoefte van elektrische personenauto's 7.100 gigawattuur (GWh). Om aan deze laadbehoefte te voldoen zijn landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig. Voor Gelderland en Overijssel betekent dat een verwacht aantal laadpunten voor personenvoertuigen van 42.000 in 2020, ruim 125.000 in 2025 en 300.000 in 2030. De opgave is echter breder dan personenvervoer. Er zal ook een toename komen van het aantal elektrische bussen, doelgroepenvervoer, bestelauto's, trucks, binnenvaartschepen, mobiele werktuigen en light electric vehicles (LEV's), met elk hun laadbehoefte. Dat vraagt om een forse uitbreiding van het aantal laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk. Een enorme opgave die ook een grote impact heeft op het elektriciteitsnet en de openbare ruimte. Daarom heeft de rijksoverheid samen met decentrale overheden (IPO en VNG), marktpartijen en netbeheerders een Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. De NAL is onderdeel van het Klimaatakkoord en heeft als doel ervoor te zorgen dat laadinfrastructuur geen drempel vormt voor de groei van het aantal elektrische voertuigen. In de NAL staan acties benoemd, bijvoorbeeld dat elke gemeente een integrale visie laadinfrastructuur en plaatsingsbeleid moet vaststellen, bij voorkeur in regionaal verband (zie kader). Hieronder vallen laadpalen op publiek, semipubliek en privaat terrein, binnen en buiten de bebouwde kom, van langzaam tot snelladen en voor alle elektrische voertuigen. Een flinke vraag aan gemeenten waar de menskracht en middelen vaak beperkt zijn en de meeste gemeenten met tekorten kampen.

Om gemeenten te helpen bij de uitvoering van de NAL is afgesproken dat er NAL-samenwerkingsregio's worden gevormd. Gelderland en Overijssel zijn samen ingedeeld als Samenwerkingsregio Oost. Afspraken hierover zijn vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst tussen de provincies, het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W) en de vereniging Netbeheer Nederland namens de gezamenlijke regionale netbeheerders. De samenwerkingsovereenkomst is op 4 juni 2020 ondertekend. Voor de periode t/m 2023 stellen de rijksoverheid en de provincies budget beschikbaar voor het opstellen en uitvoeren van een Regionale Aanpak Laadinfrastructuur. Het voorliggende stuk is de Gelders-Overijsselse Regionale Aanpak Laadinfrastructuur, de GO-RAL. De provincies zijn hiervoor penvoerder en hebben input opgehaald bij de gemeenten en netbeheerders. Samen gaan we kijken hoe het aansluit bij de praktijk en wat er bij de jaarlijkse actualisatie moet worden aangepast. Als samenwerkingsregio bouwen we voort op de samenwerking en ervaringen van de concessie openbare laadpalen in Gelderland en Overijssel. Gezamenlijk gaan we als gemeenten, netbeheerders en provincies met de NAL-opgave aan de slag. In de GO-RAL staat hoe we in landsdeel Oost invulling geven aan de samenwerkingsovereenkomst 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.

Gemeenten en netbeheerders hebben een belangrijke rol in de uitrol van laadinfrastructuur. De gemeente omdat een deel van de laadvraag moet worden opgevangen in de publieke ruimte. Het vraagt dat de gemeente de uitrol van publieke laadinfrastructuur faciliteert op de juiste plek en met

¹ In het Klimaatakkoord staat dat mobiliteit schoner, slimmer en anders wordt dan in het verleden. De maatregelen uit het Klimaatakkoord richten zich daarom naast elektrisch vervoer (schoner) ook op fiets, OV, deelmobiliteit, thuiswerken, etc. (slimmer en anders). [Zie hier](#) de afspraken over Mobiliteit in het Klimaatakkoord.

een goede ruimtelijke inpassing, zowel voor de e-rijder als de omwonende die nog niet elektrisch rijdt. Het is een opgave die er aan komt. 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.

Voor de netbeheerders is vooral de impact op het elektriciteitsnet van belang. De groei van elektrische voertuigen (EV's) 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 waar gemeenten voor aan de lat staan 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 aantal elektrische voertuigen 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. Deze verbinding wordt gelegd en is verder uitgewerkt in hoofdstuk 5.

Enkele voor gemeenten relevante afspraken uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur:

- a) *'Iedere Nederlandse gemeente stelt eind 2020* een integrale visie op laadinfrastructuur vast. Deze visie is bij voorkeur in regionaal verband opgesteld. De visie omvat laadinfrastructuur voor alle verschillende vormen van laden – van publiek tot privaat laden en snelladen – en alle verschillende vormen van elektrische voertuigen. Bovendien heeft het betrekking op laden binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom. Deze visie wordt steeds voor 2 jaar opgesteld, met een zichttermijn van 10-15 jaar.'*
- e) *'Regio's of individuele gemeenten stellen plaatsingsbeleid op voor publieke laadinfrastructuur. Dit gebeurt inclusief de planning van de uitrol van laadinfrastructuur. Het plaatsingsbeleid wordt uiterlijk 2020* vastgesteld door de betrokken gemeenten. Het plaatsingsbeleid wordt iedere 2 jaar geactualiseerd.'*
- g) *'De gemeenten en provincies wijzen, zo mogelijk in overleg met marktpartijen, geschikte locaties aan voor snellaadinfrastructuur in binnenstedelijk gebied en voor langs de provinciale wegen. Dit gebeurt per 2020* voor de periode tot en met 2025 en per 2024 voor de periode tot en met 2030. Door dit op te nemen in het plaatsingsbeleid wordt dit geïntegreerd met de andere vormen van laden.'*

**De hierboven genoemde deadlines uit de NAL zijn in overleg met de landelijke NAL-stuurgroep aangepast. De nieuwe deadline is medio 2021 voor het vaststellen van de visie en het plaatsingsbeleid en 2021 voor het aanwijzen van de snellaadlocaties. Zie ook hoofdstuk 8 Planning. De deadlines zijn aangepast omdat het langer heeft geduurd om de NAL-structuur, incl. de NAL-regio's, op te richten en (financiële) afspraken met het Rijk te maken.*

1.2. Samenwerkingsregio Oost

De invulling van Samenwerkingsregio Oost is vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst tussen de Provincies Gelderland en Overijssel, het ministerie van I&W en Netbeheer Nederland. De samenwerkingsregio biedt ondersteuning aan alle gemeenten in de provincies Gelderland en Overijssel, en aan gemeente Veenendaal in provincie Utrecht². In totaal gaat het om 77 gemeenten, onderverdeeld in 8 regio's van samenwerkende gemeenten (6 in Gelderland, 2 in Overijssel). Van deze gemeenten nemen er 40 deel aan de huidige concessie openbaar laden Gelderland-Overijssel.

² Gemeente Veenendaal is onderdeel van de Gelders-Utrechtse regio Foodvalley en heeft aangegeven graag aan Samenwerkingsregio Oost deel te nemen. Eerder heeft Veenendaal ook deelgenomen aan beide concessies die Gelderland heeft georganiseerd, waaronder de huidige aanbesteding samen met provincie Overijssel. De Utrechtse Foodvalley-gemeenten Rhenen en Renswoude nemen niet deel aan Samenwerkingsregio Oost.

De overige gemeenten faciliteren publieke laadpalen op een andere manier en een enkele gemeente faciliteert op dit moment geen laadpalen in de openbare ruimte.

De opdracht van de samenwerkingsregio is om onder andere gemeenten te ondersteunen bij de uitvoering van de NAL. In hoofdstuk 3 is de ondersteuning van de samenwerkingsregio nader uitgewerkt. Centraal in de ondersteuning staat de laadconsulent, het directe aanspreekpunt voor een gemeente. De laadconsulent helpt de gemeente om aan de slag te gaan met de afspraken uit de NAL, zoals met het opstellen van de laadvisie. Daarbij kijkt de laadconsulent samen met de gemeenten naar de mogelijkheden om de visie (deels) in regionaal verband op te stellen.

De Samenwerkingsregio organiseert ook aanbestedingen, helpt gemeenten en provincies bij het aanwijzen van geschikte locaties voor snellaadinfrastructuur, legt de verbinding met de OV-concessies en initiatieven zoals de Clean Energy Hubs, stimuleert de uitrol van laadpalen op private grond, zoals op bedrijventerreinen en ondersteund met tips, tricks en middelen. Met de komst van zero emissie zones hebben we extra aandacht voor logistieke bedrijven. Samen met de NAL-werkgroep logistiek en de G40-gemeenten in onze samenwerkingsregio spannen we ons in om te zorgen dat het aanbod van laadinfrastructuur toegerust is op de groei van het aantal elektrische bestelbussen en vrachtwagens.

Voor de uitvoering van de GO-RAL zetten we een regionale organisatiestructuur op. Daarin zijn de provincies, gemeenten en netbeheerders vertegenwoordigd (zie hoofdstuk 4).

De NAL omvat een veelheid aan onderwerpen. We vergroten onze slagkracht door samen te werken met de landelijke NAL-werkgroepen en andere NAL-samenwerkingsregio's. Uitkomsten van de NAL-werkgroepen nemen we zoveel mogelijk over en mee in de uitvoering, zoals bevindingen ten aanzien van prijstransparantie en open protocollen. Met andere regio's bundelen we krachten door de uitwerking van specifieke uitdagingen, zoals laadinfrastructuur voor toeristische locaties, voor landelijk gebied etc. onderling te verdelen. Op die manier willen we de beschikbare kennis en middelen optimaal benutten.

Een andere manier om de veelheid aan onderwerpen en met name wat we van gemeenten vragen behapbaar te houden is door te faseren. Voor de laadvisie en het plaatsingsbeleid richten we ons in eerste instantie op de doelgroepen bewoners en bezoekers. Vandaaruit wordt het beleid aangevuld met andere doelgroepen. Gemeenten die al beleid hebben stimuleren we om de andere doelgroepen in hun beleid mee te nemen, zoals logistiek.

Ambities

- 95% van de inliggende gemeenten is in 2023 aangesloten bij de GO-RAL en neemt in elk geval deel aan kennis- en informatiedeling;
 - Tenminste 5 van de 8 regio's van samenwerkende gemeenten binnen samenwerkingsregio Oost werken in 2023 op regionaal niveau samen aan laadinfrastructuur;
 - 75% van de gemeenten heeft in 2021 een laadvisie en plaatsingsbeleid vastgesteld voor minimaal de doelgroepen bewoners en bezoekers;
 - De partijen binnen Samenwerkingsregio Oost (provincies, gemeenten en netbeheerders) stellen vóór het einde van de looptijd van de GO-RAL (31 december 2023) een document op waarin is beschreven hoe zij de regionale samenwerking op het gebied van laadinfrastructuur na 2023 voortzetten.
-

1.3. Leeswijzer en voorbehoud

De GO-RAL is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 worden de betrokken partijen en hun verantwoordelijkheden binnen de GO-RAL toegelicht. Het gaat om de samenwerkingsregio, provincies, gemeenten, regio's en de netbeheerders. In hoofdstuk 3 staan de activiteiten van de samenwerkingsregio centraal waarmee we gemeenten willen ondersteunen en uitvoering geven aan de afspraken uit de NAL. De ondersteuning is verdeeld in 4 categorieën: beleid; communicatie en kennisdeling; uitrol; en innovatie. In hoofdstuk 4 wordt de organisatiestructuur van de NAL en RAL toegelicht. In hoofdstuk 5 staat de verbinding met de Regionale Energiestrategieën (RES) en Regionale Mobiliteitsplannen (RMP's) centraal. Hoofdstuk 6 gaat verder in op monitoring, evaluatie en communicatie over de aanpak van de GO-RAL. Hoofdstuk 7 geeft inzicht in de begroting op hoofdlijnen en hoofdstuk 8 geeft de planning voor de maatregelen uit hoofdstuk 3. Tot slot staan in hoofdstuk 9 de werkafspraken tussen de provincies Gelderland en Overijssel.

Tijdens het opstellen van deze regionale aanpak is de coronacrisis losgebarsten. De gevolgen hiervan op de uitrol van laadinfrastructuur en inzet van alle betrokkenen kunnen nog niet worden overzien. Maar dat er gevolgen zijn is evident. Met deze verwachting in het achterhoofd moet deze GO-RAL worden gelezen.

In deze GO-RAL wordt regelmatig over regio's gesproken. Rijk, provincies en gemeenten bedoelen vaak iets anders als het over 'de regio' gaat. Daarom hieronder een toelichting wat bedoeld wordt met samenwerkingsregio, regio, en voor de volledigheid de GO-RAL.

- Samenwerkingsregio (ook wel Samenwerkingsregio Oost of NAL-regio): provincies Gelderland en Overijssel, inliggende gemeenten en netbeheerders die samenwerken aan de uitvoering van de NAL;
- Regio: de samenwerkingsverbanden van gemeenten binnen de provincies. In totaal zijn er 8 regio's, 6 in Gelderland en 2 in Overijssel;
- GO-RAL: de uitwerking van de NAL voor samenwerkingsregio Oost.

In beide provincies kennen we nog andere regionale samenwerkingen zoals de RES-regio's (6 in Gelderland en 2 in Overijssel) en RMP's die dezelfde regio-indeling hebben als de RES-regio's. Uit het verband blijkt of het over de samenwerkingsregio gaat of een RES- of RMP-regio.

2. Aanpak van GO-RAL: Partijen en verantwoordelijkheden

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

2.1. Samenwerkingsregio

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 en beleid opstellen. Gemeenten die geen interesse hebben in ondersteuning en/of geen uitvoering geven aan de NAL worden minimaal 2x per jaar benaderd door de laadconsulent. Ook zet de laadconsulent zich in om met deze gemeenten afspraken te maken over het aanleveren van monitoringsgegevens die via de samenwerkingsregio's landelijk worden verzameld.

De menskracht en financiële middelen van de samenwerkingsregio (budget van provincies en I&W) worden ingezet voor de uitvoering van de maatregelen die in deze GO-RAL staan. Zoals het inhuren van laadconsulenten en organiseren van aanbestedingen. De samenwerkingsregio komt als het ware met een basispakket waar de gemeente, met hulp van de laadconsulent, gebruik van kan maken. Insteek is dat het basispakket volledig wordt gefinancierd door de samenwerkingsregio. Wil een gemeente iets anders of aanvullends dan zijn de (meer)kosten daarvan in principe voor de gemeente. 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 Oost worden afspraken gemaakt over welke projecten in aanmerking komen voor financiering. Ook andere financieringstromen kunnen hiervoor interessant zijn, zowel nationaal als Europees. Het initiatief daarvoor ligt bij de organisatie van het betreffende project.

2.2. Provincies

De provincies Gelderland en Overijssel vormen formeel de samenwerkingsregio Oost en hebben zich gecommitteerd aan de afspraken uit de samenwerkingsovereenkomst met het ministerie van I&W en Netbeheer Nederland. Dat betekent o.a. dat de provincies financiële middelen beschikbaar stellen die worden besteed aan het opstellen en uitvoeren van de RAL. De provincies verantwoorden de besteding van de rijks- en provinciale NAL-middelen aan de rijksoverheid en rapporteren de voortgang aan het ministerie van I&W 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 GO-RAL. Dat doen ze nadrukkelijk samen met gemeenten en de netbeheerders.

Naast een procesrol hebben de provincies een inhoudelijke rol, bv op het gebied van OV en snellaadlocaties langs provinciale wegen. Voor deze onderwerpen pakken de provincies de verantwoordelijkheid om invulling te geven aan de gerelateerde acties uit de NAL. Ook hebben ze een verantwoordelijkheid om intern de verbindingen te leggen met andere beleidsvelden en te zorgen dat de NAL/laadinfrastructuur goed wordt meegenomen. Voorbeelden zijn de RES'en, RMP's, aardgasloze wijken, Clean Energy Hubs, tankstationbeleid, en (regionale)hubs.

2.3. Gemeente

Gemeenten hebben zich, al dan niet via de VNG, gecommitteerd aan het nationale Klimaatakkoord en daarmee aan de NAL. Aanvullend hebben gemeenten vaak ook eigen klimaatdoelstellingen en gemeentelijk en/of regionaal beleid. De verbinding met de NAL is er in veel gevallen nog niet. In de praktijk merken we ook dat de NAL en de afspraken die erin staan nog niet bij elke gemeente bekend zijn.

De belangrijkste acties uit de NAL waarvoor de gemeente (al dan niet met andere partijen) aan de lat staat 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 in binnenstedelijk gebied; het inventariseren van mogelijke

laadlocaties voor busvervoer; en met bedrijven aanvullende afspraken maken over de minimale hoeveelheid laadinfrastructuur voor bedrijventerreinen.

De samenwerkingsregio biedt ondersteuning aan gemeenten, o.a. door laadconsulenten. 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. Een aanbesteding publieke laadpalen wordt bijvoorbeeld eens per 3 a 4 jaar georganiseerd. Bij aanbestedingen kan het bovendien zijn dat er een formeel besluit (bv samenwerkingsovereenkomst) van de gemeente nodig is om deel te kunnen nemen.

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 of de gemeente mee doet aan een regionale aanbesteding voor laadinfrastructuur. Het is aan de gemeente of en in hoeverre ze gebruik maken van de geboden ondersteuning en deelnemen in de regionale organisatiestructuur. 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 organisatiestructuur.

Tegelijkertijd hebben gemeenten zelf belang bij een visie en plaatsingsbeleid. Het is evident dat het aantal elektrische auto's de komende jaren fors zal toenemen. Hier liggen ook raakvlakken met economische, ruimtelijke, milieu en leefbaarheidsvraagstukken op lokaal niveau. Bij een stijgend aantal elektrische voertuigen neemt ook de behoefte aan laadinfrastructuur onder inwoners van gemeenten 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 beleid-strategisch oogpunt is er veel aan gelegen dat gemeenten hierop anticiperen en nu al aan de slag gaan met een visie en plaatsingsbeleid.

Gemeenten reageren positief op de plannen 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. Regio

De NAL biedt de mogelijkheid om in regionaal verband beleid op te stellen. Vanuit de samenwerkingsregio wordt dit ondersteund en gestimuleerd. Met een regionale aanpak maken we de opgave en aanpak eenvoudiger omdat vele handen licht werk maken. Maar ook scherper, smarter en kunnen we beter samen monitoren of we nog op de goede weg zijn. Als blijkt dat gemeenten/regio's het (tussen)doel niet gaan halen kunnen we de ondersteuning aanpassen, kijken waar de knelpunten zitten en daar gericht mee aan de slag gaan. De afspraken over de regionale aanpak kunnen ook worden ook meegenomen in de Regionale Mobiliteitsplannen (RMP's).

We verwachten dat met name onderwerpen met een sterk regionale component interessant zijn voor beleid op regionaal niveau, zoals logistiek, doelgroepenvervoer, OV en snelladers. Dit verkennen we met de partijen binnen de regionale organisatiestructuur. Via bestaande structuren, zoals vervoerberaden, gaan we hierover ambtelijk en bestuurlijk in gesprek. De laadconsulent ondersteunt hierin en is aanspreekpunt voor alle gemeenten binnen een regio.

2.5. Netbeheerder

Via Netbeheer Nederland zijn de regionale netbeheerders gebonden aan de doelen en afspraken uit de samenwerkingsovereenkomst die is gesloten met de provincies Gelderland en Overijssel en het ministerie van I&W, voor zover het netbeheerder-gerelateerde zaken betreft. De netbeheerders leveren een actieve bijdrage aan de voorbereiding en uitvoering van de GO-RAL. Voor

Samenwerkingsregio Oost gaat het om de netbeheerders Liander, Enexis, Coteq Netbeheer, Rendo en Stedin. Enexis en Liander vertegenwoordigen de netbeheerders binnen Samenwerkingsregio Oost. De netbeheerders helpen om de impact van keuzes inzichtelijk te maken vanuit het betaalbaarheids- en beschikbaarheidsprincipe. Zij willen bij voorkeur zo vroeg mogelijk weten wat, waar en wanneer moet worden aangesloten op het net, zodat ze dit mee kunnen nemen in hun investeringsplannen en planningen. In de praktijk betekent dit onder andere dat de netbeheerders actief deelnemen in de regionale organisatiestructuur, aan de voorkant meedenken bij het ontwikkelen van ondersteunende producten zoals plankaarten, en vanaf het begin meekijken met en input leveren aan de gemeentelijke/regionale laadvisies. Op die manier borgen we dat het voorgenomen beleid ook vanuit de netbeheerder uitvoerbaar is en eventuele knelpunten vroegtijdig in beeld zijn. We leggen ook de verbinding tussen laadconsulenten en degenen die namens de netbeheerder contact hebben met de gemeenten. Op die manier willen we de aanpak en informatie beter op elkaar afstemmen. Daarnaast denken de netbeheerders mee over hoe de doorlooptijd voor het plaatsen van laadpalen kan worden verkort, waarbij ook gekeken wordt naar de eigen werkprocessen.

Voor sommige onderwerpen ligt het initiatief bij de netbeheerders, met name in relatie tot het aansluitproces. Ook zijn de netbeheerders, net als provincies en gemeenten, medeverantwoordelijk om de verbinding te leggen tussen de NAL en de RES'en. De netbeheerder geeft vroegtijdig aan wanneer welke informatie nodig is voor de netimpactberekening, op basis van de planning en systematiek van het Nationaal Programma RES (NP RES), en denkt mee hoe deze informatie kan worden opgehaald.

3. Aanpak van GO-RAL: 4 categorieën ondersteuning vanuit GO-RAL

Op basis van de afspraken in de NAL en de input van gemeenten en netbeheerders hebben we de ondersteuning van de samenwerkingsregio verdeeld in 4 categorieën:

1. **Beleid**
2. **Communicatie en kennisdeling**
3. **Uitrol**
4. **Innovatie**

Hieronder een overzicht met de resultaten die we in 2021 nastreven. De resultaten worden jaarlijks bij de actualisatie aangevuld.

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.

Resultaten

- De samenwerkingsregio heeft in 2021:
 - een aanpak voor het opstellen van een laadvisie en plaatsingsbeleid;
 - een visie en aanpak op snellaadinfrastructuur;
 - verkend wat nodig is voor de doelgroepen openbaar busvervoer, taxi's en doelgroepenvervoer;
 - een stappenplan voor een wijkaanpak;
 - verkend welke doelgroepen interessant zijn voor gezamenlijke inkoop van laadpalen;
 - een aanpak om laadinfrastructuur bij bedrijven te stimuleren;
 - een aanpak om laaddata te verzamelen, beheren, verwerken en te ontsluiten.
 - een start gemaakt met de aanpak voor laadinfrastructuur voor de logistieke sector;
 - een start gemaakt met de aanpak proactieve uitrol;
 - een start gemaakt met de aanpak Slim laden.
- Tot en met 2023 organiseert samenwerkingsregio Oost minimaal twee kennis-/netwerksessies per jaar.
- De samenwerkingsregio organiseert in 2021/2022 een nieuwe aanbesteding publieke palen voor de inliggende gemeenten, inclusief contractmanagement;

3.1. Beleid

Voor de categorie 'Beleid' bieden we ondersteuning aan gemeenten via:

- a) Laadconsulent;
- b) Inzicht in de opgave;
- c) Ondersteunende producten;
- d) Pilot aanpak laadvisie;
- e) Visie en aanpak snelladers;
- f) Aanpak andere doelgroepen;
- g) Toekomstbestendig werkproces.

Ad a. Laadconsulent

Tijdens de gemeente-sessies kwam duidelijk naar voren dat personele capaciteit een groot probleem is. Zowel aan de beleidskant als bij de uitvoering. Vanuit de samenwerkingsregio komen daarom laadconsulenten beschikbaar om gemeenten te helpen bij o.a. het opstellen van de visie en het beleid. We gaan er vanuit dat een laadconsulent gemiddeld 100 uur per jaar per gemeente nodig heeft. Dit is een grove inschatting, we moeten in de praktijk gaan ervaren in hoeverre de 100 uur passend is en dit aanpassen als dat nodig blijkt, rekening houdend met de beschikbare middelen.

Taken van de laadconsulent zijn o.a.:

- Gemeenten stimuleren bij en helpen met de uitvoering van de afspraken uit de NAL door gemeenten te:
 - o wijzen op en helpen met de aanpak, kennis en tools die zijn ontwikkeld en gemeenten kunnen gebruiken;
 - o helpen bij het vergroten van de interne bewustwording tav de opgave;
 - o helpen om de verbinding met andere relevante beleidsvelden te leggen.
- Met gemeenten en regio-organisatie verkennen welke NAL-onderwerpen regionaal aan te pakken, hoe dit vorm te geven, en hoe regionale overleggen worden betrokken;
- Schakel tussen NAL-organisatie, Samenwerkingsregio en de gemeente.
 - o De behoeften, zorgen, kansen en ervaringen van gemeenten tijdig en goed onder de aandacht brengen van de samenwerkingsregio;
 - o Zorgen dat de relevante informatie vanuit de samenwerkingsregio, de landelijke NAL-organisatie en/of andere gremia bij de gemeenten terecht komt, rekening houdend met het kennisniveau en de behoeften van gemeenten;
 - o Het tijdig signaleren en agenderen van nieuwe knelpunten en behoeften.

Ad b. Inzicht in de opgave

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, en voor welke doelgroepen? Dat is de basis om vervolgens met de visie en het plaatsingsbeleid aan de gang te gaan. We hanteren hiervoor een zichttermijn van 10-15 jaar (de zichttermijn die de NAL aanhoudt voor de integrale visie). Ook erkennen we 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. Als vertrekpunt hanteren we de prognoses vanuit de ElaadNL Outlooks. Aan de hand van de laadvisies, beleidskeuzes en bv plannen voor nieuwbouwwijken vullen we de prognoses waar nodig aan.

Ad c. Pilot aanpak laadvisie

In de NAL staat kort opgesomd waar de integrale laadvisie aan moet voldoen die gemeenten moeten vaststellen. De Handreiking Visie en Beleid van het NKL geeft een verdere verdieping en verduidelijking, maar gemeenten en VNG geven aan dat de concrete handvatten om er zelf mee aan de slag te gaan nog ontbreken. Dat is de aanleiding voor deze pilot. Met een kleine groep gemeenten willen we een aanpak ontwikkelen en testen die andere gemeenten vervolgens kunnen gebruiken. Dat doen we samen met het NKL, ElaadNL en de betrokken netbeheerders. Deze pilot is ook onderdeel van de landelijke NAL-werkgroep 'versnellen proces'.

Omdat de tijd beperkt is (het streven is dat alle gemeenten medio 2021 een laadvisie en beleid hebben vastgesteld) gaan we werken met een kopgroep en instroomgroepen. De gemeenten in de kopgroep gaan samen met de laadconsulenten als eerste aan de slag met de concept-aanpak die samen met het NKL en ElaadNL is opgesteld. De ervaringen van de kopgroep worden verwerkt en de aanpak wordt verder aangevuld en gedeeld met andere gemeenten. Gaandeweg gaan meer

gemeenten met de aangevulde aanpak aan de slag, zij vormen de instroomgroep. Het resultaat is een stappenplan dat:

- het proces aangeeft richting college-/raadsbesluit, inclusief (grove) planning;
- per processtap aangeeft welke acties nodig zijn en door wie;
- gemeenten concrete handvatten en voorbeelden geeft om aan de slag te gaan.

We verwachten dat niet elke gemeente start met een visie voor meteen alle doelgroepen en soorten voertuigen. Het stappenplan geeft ruimte om daarin keuzen te maken. Om het behapbaar te houden, voortgang te boeken en ervaring op te doen, richt elke gemeente zich in ieder geval op de doelgroepen 'bewoners' en 'bezoekers'. Gemeenten die al beleid hebben stimuleren we om het beleid uit te breiden met andere doelgroepen. Hiervoor is ook aandacht in de pilot. Zodra een gemeente besluit tot het uitbreiden van haar visie en plaatsingsbeleid naar andere doelgroepen dan biedt het stappenplan daarvoor ook de handvatten.

Ad d. Ondersteunende producten

We gaan ondersteunende producten aanbieden die gemeenten kunnen gebruiken bij het opstellen van de visie en het plaatsingsbeleid. Bijvoorbeeld formats, rekenmodellen en (plan)kaarten, maar ook veel gestelde vragen met antwoorden en het verhaal achter de NAL (het waarom). Insteek is dat overheden de modellen en kaarten zelf kunnen beheren en dus ook kunnen aanpassen als de omstandigheden wijzigen (b.v. laadlocaties op de kaart en wanneer het aantal elektrische voertuigen sneller of langzamer groeit dan verwacht). Waar mogelijk benutten we bestaande kaarten van bijvoorbeeld netbeheerders en/of andere NAL-regio's.

Ad e. Visie en aanpak snelladers

Een afspraak uit de NAL is dat gemeenten en provincies geschikte locaties aanwijzen voor snellaadinfrastructuur in binnenstedelijk gebied en langs provinciale wegen. In 2021 doen we dit voor de periode tot en met 2025, en in 2024 voor de periode tot en met 2030. Het heeft de voorkeur om dit op het niveau van de regio of zelfs samenwerkingsregio aan te pakken, uiteraard samen met gemeenten en netbeheerders. We werken hiervoor een aanpak uit en stellen een regionale visie op. Daarbij kijken we ook naar verzorgingsplaatsen, tankstation-/brandstofverkooppuntenbeleid en de visie snelladers voor de rijkswegen waar Rijkswaterstaat aan werkt. De aan te wijzen locaties worden meegenomen in het op te stellen plaatsingsbeleid.

Ad f. Aanpak andere doelgroepen

De NAL omvat alle elektrisch aangedreven modaliteiten, terwijl gemeenten tot nu toe vooral ervaring hebben opgedaan met laadinfrastructuur voor personenauto's in de openbare ruimte. Andere modaliteiten zoals taxi's, bestelbussen en vrachtwagens hebben vaak een andere laadbehoefte, wat bepalend is voor de laadlocatie en zwaarte van de aansluiting (laadsnelheid). Voor de belangrijkste doelgroepen gaan we een aparte aanpak uitwerken te beginnen met logistiek (bestelbussen en vrachtwagens). Dit doen we in samenwerking met de landelijke NAL-werkgroep Logistiek. Doel van de aanpak is inzicht krijgen wat er op het niveau van de samenwerkingsregio nodig is voor deze doelgroep, wat er moet landen in het gemeentelijke/regionale laadbeleid, en concrete handvatten om dit in de praktijk vorm te geven.

Daarnaast verkennen we wat (extra) nodig is voor de doelgroepen: openbaar busvervoer, taxi's en doelgroepenvervoer. We benutten zoveel mogelijk de ervaringen van andere NAL-regio's en de NAL-werkgroepen. Afhankelijk van de uitkomsten wordt voor deze doelgroepen ook een concrete aanpak uitgewerkt, bij voorkeur in regionaal verband.

Ad g. Toekomstbestendig werkproces

Gemeenten geven aan dat ze inzicht nodig hebben in hoeveel capaciteit (voor beleid en uitvoering) en budget deze opgave de komende jaren van ze gaat vragen. Er is ook zorg over de financiering van de

verwachtte extra menskracht. Als samenwerkingsregio willen we gemeenten helpen om deze inzichten te krijgen. Aandachtspunt is om zo goed mogelijk aan te sluiten bij de begrotingscyclus van de gemeenten zodat de informatie tijdig beschikbaar is.

Behalve inzicht in het huidige werkproces kijken we ook hoe we het werkproces toekomstbestendiger en efficiënter kunnen maken. Meer laadpalen betekent op dit moment ook meer werk voor gemeenten en netbeheerders. Hoe houden we dat behapbaar? 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.

3.2. Communicatie en kennisdeling

Voor de categorie 'Communicatie en kennisdeling' bieden we de onderstaande ondersteuning aan gemeenten. In hoofdstuk 6 gaan we nader in op de algemene communicatie-aanpak, inclusief de samenhang met de landelijke en gemeentelijke communicatie over de NAL.

- h) Bewustwording stakeholders;
- i) Wijkaanpak;
- j) Kennisdelen.

Ad h. Bewustwording stakeholders

Voor de uitrol van laadinfrastructuur is het belangrijk dat overheden maar ook bewoners en bedrijven meer weten over elektrisch rijden en de opgave die er ligt voor laadinfrastructuur. Binnen de gemeentelijke organisatie moet er aandacht voor het onderwerp komen om bijvoorbeeld capaciteit vrij te maken en kansen te benutten met andere beleidsvelden. We bieden hulpmiddelen voor interne communicatie van het verhaal richting collega-ambtenaren, colleges van B&W en raadsleden.

Naast publieke laadinfrastructuur moet een belangrijk deel van de opgave worden gerealiseerd op private en semi-publieke grond. Daarom is het van belang om ook bedrijven en bewoners mee te nemen in de opgave rond elektrisch rijden en laadinfrastructuur. Wat zijn de voor- en nadelen van elektrisch vervoer, is het voor mij interessant en zo ja wat zijn de mogelijkheden om op eigen terrein laadinfrastructuur te realiseren, waar moet je rekening mee houden en welke slimme mogelijkheden zijn er? We verwachten dat deze informatie er al is maar dat partijen het nog niet altijd makkelijk weten te vinden. We zoeken de verbinding met bestaande initiatieven om kennis te delen, zoals de werkgeversaanpakken voor bedrijven. Voor bewoners gaat het ook om een goed gebruik van de laadpaal (voorkomen van paalkleven) en de zorgen van bewoners dat laadpalen ten koste gaan van parkeerplekken. Ook zijn er doelgroepen met een specifieke problematiek zoals VvE's, waarvoor we informatie aanbieden. Communicatie richting bewoners en VvE's gaat via de gemeente. Wanneer er mogelijkheden zijn om de informatie via andere initiatieven te ontsluiten dan stemmen we dit vooraf af met de gemeente. Ook voor dit onderdeel bieden we gemeenten communicatiemiddelen aan.

Ad i. Wijkaanpak

Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en laadpalen krijgen steeds meer mensen met deze ontwikkeling te maken. Nu al merken gemeenten dat de eerste reactie van omwonenden soms negatief is. Want nog niet iedereen heeft een elektrische auto terwijl ze al wel worden geconfronteerd met een laadpaal voor de deur of een parkeerplek die niet langer voor niet-elektrische auto's beschikbaar is.

Het is belangrijk om bewoners goed mee te nemen bij de uitrol van laadinfrastructuur, zoals bij het bepalen van de locaties. Om bewoners een stem te geven in wat passende locaties en laadoplossingen zijn en weerstand te verminderen. Tegelijkertijd is burgerparticipatie vaak arbeids- en tijdsintensief wat spanning oplevert met een snelle beschikbaarheid van de laadpaal en de

beschikbare menskracht bij gemeenten. Toch zijn verschillende gemeenten hier al mee bezig en hebben ervaringen opgedaan. Deze ervaringen willen we delen en benutten om met gemeenten een stappenplan/aanpak te ontwikkelen voor een wijkaanpak.

Ad j. Kennisdelen

Ook met andere vraagstukken rond laadinfrastructuur zijn gemeenten al bezig, binnen en buiten Gelderland en Overijssel. Die kennis en ervaringen willen we zo goed mogelijk benutten. Daarvoor gaan we kennissessies en ontmoetingsmomenten organiseren, voor en met gemeenten maar ook met private partijen zoals tankstationshouders, bedrijven en kennisinstellingen. De opzet van deze sessies bepalen we gezamenlijk met gemeenten en netbeheerders.

3.3. Uitrol

Voor de 'Uitrol' bieden we ondersteuning aan gemeenten via de volgende maatregelen:

- k) Aanbestedingen organiseren;
- l) Gezamenlijke inkoop;
- m) Aanpak proactieve uitrol;
- n) Laadinfrastructuur voor bedrijven;
- o) Verzamelen van (gebruiks)data.

Ad k. Aanbestedingen organiseren

Om schaalgrootte te creëren en de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk te benutten organiseren we aanbestedingen voor gemeenten in de samenwerkingsregio wanneer daar voldoende behoefte aan is. B.v. voor publieke laadpunten, laadpleinen en snelladers. Ook voeren we hiervoor het contractmanagement uit. Het is aan gemeenten om te bepalen of ze deelnemen aan de aanbestedingen.

Gedurende de afgelopen jaren zijn er vanuit verschillende concessies en overeenkomsten laadpalen geplaatst op publieke grond. Wanneer de exploitatietermijn afloopt en er voldoende behoefte is vanuit gemeenten kan de samenwerkingsregio de aanbesteding organiseren voor het beheer, onderhoud en exploitatie van deze bestaande palen.

Ad l. Gezamenlijke inkoop

Een groot deel van het benodigde aantal laadpalen moet op privaat en semi-publiek terrein terecht komen. Om private eigenaren te faciliteren is gezamenlijke inkoop mogelijk kansrijk. Het samenwerkingsverband Veluweop1 heeft daar in 2019 positieve ervaring mee opgedaan met ondernemers in de recreatiesector. Als samenwerkingsregio gaan we verkennen voor welke doelgroepen dit kansrijk is en afhankelijk van de uitkomsten verder oppakken. We denken aan de volgende doelgroepen: (logistieke) bedrijven, bedrijventerreinen, sportverenigingen en VvE's.

Ad m. Aanpak proactieve uitrol

De NAL stelt dat vanaf 2021 de uitrol van laadinfrastructuur proactief moet worden vorm gegeven. Nu gebeurt de uitrol voornamelijk vraaggestuurd, naar aanleiding van aanvragen van EV-rijders. 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 duurt voordat de paal er daadwerkelijk staat (o.a. door: bepalen van de locatie, nemen verkeersbesluit, aanvragen van de netwerkaansluiting, inplannen van de werkzaamheden). Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de opkomst van de tweedehands markt is de verwachting dat vraaggestuurde plaatsing niet langer voldoet vanwege de lange doorlooptijden. Het alternatief is proactief plaatsen. Bij proactieve uitrol plaats je als het ware

(net) voor de vraag uit. Dat kan financiële consequenties hebben. Doordat er geen aanvrager is, is er minder zekerheid op het gebruik van de laadpaal en 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 gaan we ervan uit dat vraaggestuurde plaatsing voorlopig óók nodig blijft.

We werken een aanpak uit hoe we proactieve uitrol vorm gaan geven, met aandacht voor de verschillen tussen locaties (stedelijk en meer landelijk gebied) en voor mogelijke combinaties met vraaggestuurde uitrol, het beter benutten van private en semi-publieke laadpunten en de plaatsing van snelladers. Insteek is uitrol waarbij de investeringskosten voor gemeenten gelijk zijn en bij voorkeur nul. Waar dat niet lukt bekijken we welke financieringsmogelijkheden er zijn (anders dan een gemeente of provincie).

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.

Ad n. Laadinfrastructuur voor bedrijven

In de NAL staat de volgende actie:

I) 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.

Vanuit de samenwerkingsregio verkennen we hoe invulling te geven aan deze NAL-afpraak. Daarbij kijken we breder dan de aanpak van samenwerkingsovereenkomsten, omdat die er vaak niet zijn en het arbeids- en tijdsintensief is om tot dergelijke overeenkomsten te komen. We zoeken de verbinding met het landelijke project Clean Energy Hubs, met de aanpak logistiek en het lokale en regionale beleid rondom bedrijventerreinen. Afhankelijk van de uitkomsten van de verkenning bepalen we de aanpak voor de uitvoering.

Ad o. Verzamelen van (gebruiks)data

Er komt meer nadruk op data, zowel gebruiksdata van bestaande laadpunten als voorspellende data. Enerzijds om het financiële risico voor marktpartijen te verkleinen maar ook om beleid beter te laten aansluiten op de praktijk. Daarvoor is het belangrijk dat de aanwezige data beschikbaar is. Samen met gemeenten kijken we hoe dit het beste kan worden georganiseerd, welke afspraken nodig zijn en welke mogelijkheden er zijn voor dataverwerking. Ook kijken we naar de ontsluiting van data ten behoeve van de EV-rijder en zoeken daarbij aansluiting bij de landelijke NAL-werkgroepen. Op die manier moet het makkelijker worden om de laadprijs, locatie en beschikbaarheid van de laadpaal te zien. Dit sluit aan bij de landelijke Digitaliseringsopgave (onderdeel van de MIRT-afspraken Slim, Schoon en Veilig).

3.4. Innovatie en nieuwe vraagstukken

Voor 'Innovatie en nieuwe vraagstukken' bieden we ondersteuning aan gemeenten via de volgende maatregelen:

- p) Aan de slag met nieuwe vraagstukken, zoals maar niet uitsluitend de volgende vraagstukken:
 - i) Hoe zorgen we ervoor dat laadinfrastructuur goed wordt meegenomen in nieuwbouw-/renovatieprojecten en gebiedsontwikkeling;

- ii) Hoe benutten we private en semi-publieke laadpunten beter (link met aanpak proactief plaatsen);
- iii) Laadinfrastructuur over de grens;
- iv) Brandveiligheid t.a.v. elektrisch rijden en laden in bv parkeergarages;
- v) Bi-directioneel/Vehicle to Grid (V2G) laden;
- vi) Voorkomen van paalkleven;
- vii) Goede inpassing in de openbare ruimte en mogelijkheden voor slimme combinaties met andere objecten in de openbare ruimte ('anders laden');
- viii) (On)Mogelijkheden van het raamverkeersbesluit;
- ix) (On)Mogelijkheden van laden op eigen zonnestroom;
- x) Hoe omgaan met kabels over de stoep;
- q) Aanpak slim laden.

Ad p. Aan de slag met nieuwe vraagstukken

Elektrisch vervoer en laadinfrastructuur zijn nog volop in ontwikkeling en dat vraagt aandacht bij de uitvoering van de NAL. Er moet ruimte zijn om aan de gang te gaan met nieuwe vraagstukken. We hebben een voorzet gedaan voor de onderwerpen, op basis van gesprekken met gemeenten.

Bijvoorbeeld hoe we ervoor zorgen dat laadinfrastructuur goed wordt meegenomen in nieuwbouw-, renovatie- en gebiedsontwikkelingsprojecten. Laadinfrastructuur wordt vaak nog niet in het ontwerp meegenomen waardoor er later discussie ontstaat over aantallen en een goede inpassing. Welke mogelijkheden zijn er om dit beter te beleggen binnen de organisatie?

Veel van de onderwerpen komen terug in de landelijke NAL-werkgroepen, zoals de brandveiligheid van laden in parkeergarages. In die gevallen haken we aan en denken waar nodig mee. De kennis ontwikkeld door de NAL-werkgroep maken we ons eigen als Samenwerkingsregio Oost door bijvoorbeeld het organiseren van thematische sessies.

Ad q. Aanpak Slim laden

Vanuit de NAL wordt aan elke samenwerkingsregio gevraagd om samen met gemeenten, netbeheerders en de rijksoverheid een aanpak Slim Laden op te stellen. De aanpak richt zich op het voorkomen van overbelasting van het elektriciteitsnet en het effectiever gebruiken van duurzame energie door laden en ontladen. Daar gaan we mee aan de slag waarbij we de verbinding leggen met de landelijke NAL-werkgroep die zich bezighoudt met smart charging.

Uitgangspunt bij onze aanbestedingen is dat we slimme laadpalen uitvragen. Ook willen we binnen onze regio samen met de netbeheerders pilots uitvoeren om ervaring op te doen met oplossingen die overbelasting van lokale netwerken voorkomen.

4. Organisatiestructuur

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

4.1. Landelijke NAL-structuur

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

De stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van:

- ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;
- ministerie van Economische Zaken en Klimaat;
- Interprovinciaal Overleg (IPO);
- Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG);
- samenwerkingsregio (er zijn zes Samenwerkingsregio's);
- 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.

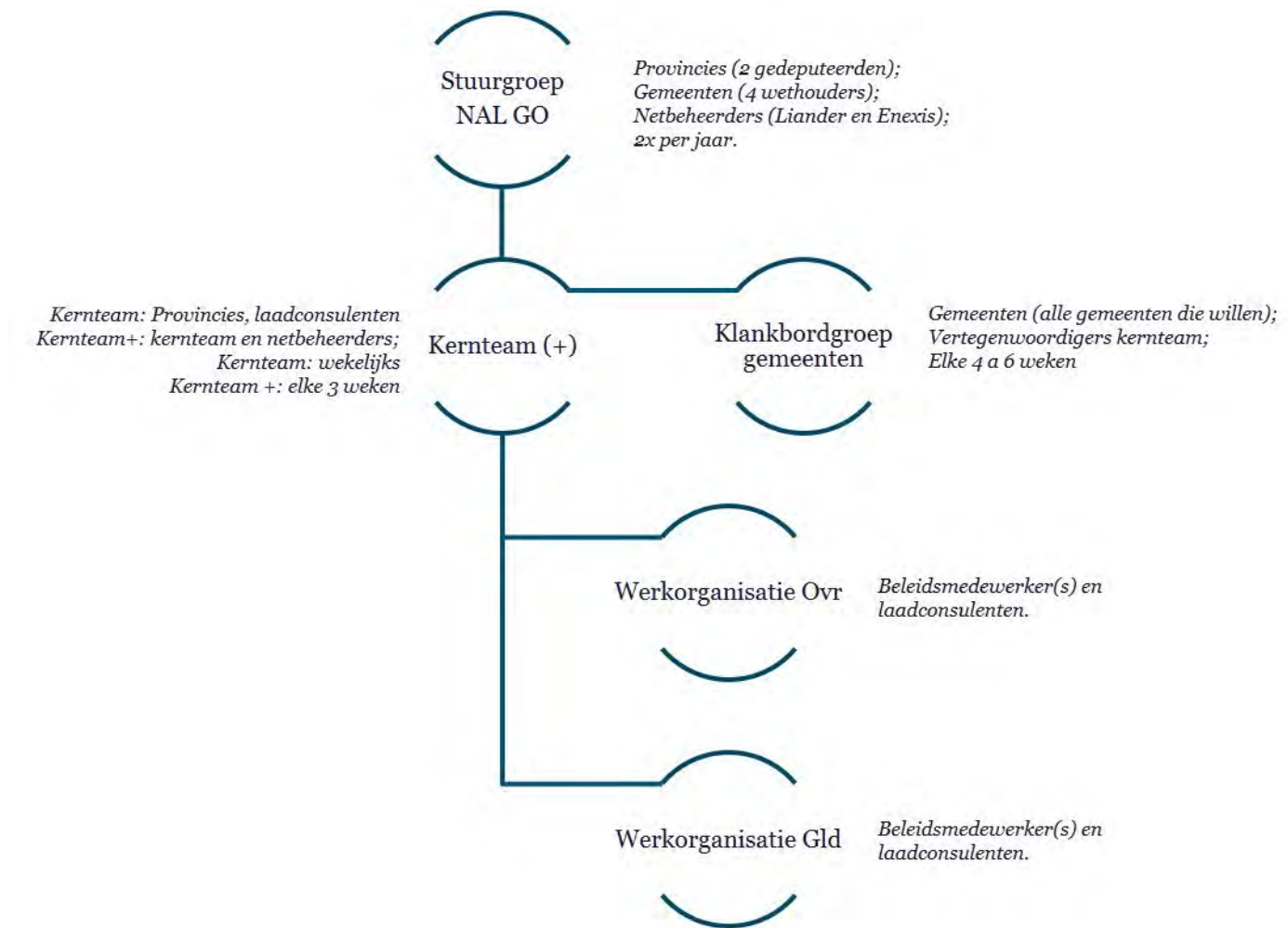
Naast de stuurgroep is er een werkgroep Communicatie en zijn er 5 inhoudelijke werkgroepen:

- Werkgroep 1: Versnellen proces en vaststellen basisvoorwaarden laadinfrastructuur (hoofdstuk 1 van de NAL) (trekker regio MRA-e)
- Werkgroep 2: Open protocollen en open markten (trekker NKL)
- Werkgroep 3: Smart Charging (trekker ElaadNL)
- Werkgroep 4: Logistiek (trekker I&W)
- 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. Bij de andere werkgroepen zijn we aangehaakt als agenda lid, via de landelijke Stuurgroep, en/of werken we samen in de uitvoering. We zoeken bijvoorbeeld de samenwerking met de werkgroep Logistiek om onze aanpak voor de logistieke sector verder uit te werken. En vanuit de werkgroep Veiligheid komen richtlijnen voor laden in parkeergarages die we mee nemen in de uitvoering van de GO-RAL (zie ook 3.4.a nieuwe vraagstukken onder iv). Afhankelijk van de voortgang, behoefte van gemeenten en beschikbare capaciteit kunnen we onze betrokkenheid in de werkgroepen veranderen/uitbreiden.

4.2. Regionale NAL-Structuur

Voor samenwerkingsregio Oost zetten we een organisatiestructuur op die bestaat uit een stuurgroep, kernteam, kernteam+, gemeentelijke klankbordgroep en in beide provincies een werkorganisatie. In figuur 1 staan de onderdelen met ernaast de deelnemende partijen en overlegfrequentie (indien van toepassing). Vervolgens wordt elk onderdeel in de tekst toegelicht.



4.2.1. Vertegenwoordiging stakeholders

Gemeenten, netbeheerders en provincies zijn in de structuur vertegenwoordigd. Andere partijen, bijvoorbeeld vanuit markt en onderwijs, worden betrokken in de uitvoering van de maatregelen uit hoofdstuk 2 (b.v. in ontmoetingsmomenten en kennissessies).

Gemeenten zijn vertegenwoordigd in de stuurgroep, in het kernteam en in de gemeentelijke klankbordgroep. We zoeken de balans tussen elke gemeente goed betrekken en voorkomen dat het gemeenten heel veel extra tijd kost. In de stuurgroep worden gemeenten vertegenwoordigd door enkele wethouders en in het kernteam worden gemeentelijke vraagstukken ingebracht via de laadconsulenten. Er blijft ruimte om te kijken of het zo werkt of toch anders moet. Eventuele aanpassingen vinden in overleg met gemeenten en netbeheerders plaats.

De netbeheerders zijn vertegenwoordigd in de stuurgroep en het kernteam+. Vanuit de netbeheerders nemen Enexis en Liander deel aan de organisatiestructuur. Enexis vertegenwoordigt de netbeheerders in Overijssel (naast Enexis zijn dat Coteq Netbeheer en Rendo). Liander vertegenwoordigt ook het stukje Stedin dat binnen de samenwerkingsregio valt. Vanuit de netbeheerders zijn er verschillende betrokkenen, afhankelijk van het inhoudelijke onderwerp. Ook zijn er relatiemanagers per gemeente en provincie. Om het overzicht te houden nemen 2 vaste

vertegenwoordigers vanuit Liander en Enexis deel aan het kernteam+. Zij leggen de verbinding tussen hun organisatie en de regionale NAL-organisatie.

De provincies zijn in alle onderdelen van de organisatiestructuur vertegenwoordigd.

4.2.2. Onderdelen organisatie

Stuurgroep GO-NAL

De stuurgroep komt 2x per jaar bij elkaar en bestaat uit een gedeputeerde van elke provincie, 4 wethouders namens de gemeenten en vertegenwoordigers van Liander en Enexis. Provincie Gelderland is formeel bestuurlijk trekker van de samenwerkingsregio en daarmee voorzitter. De coördinator van het kernteam is de secretaris.

In de stuurgroep worden de voortgang, samenwerking en knelpunten rond de uitvoering van de GO-RAL besproken. De formele beslissingsbevoegdheid ligt bij de provincies Gelderland en Overijssel, zij stellen de GO-RAL vast.

Kernteam en Kernteam+

Het kernteam en kernteam+ zorgen voor de uitvoering van de GO-RAL op het niveau van de samenwerkingsregio. Ook zorgen ze voor de voorbereiding van de Stuurgroep en de verbinding met de landelijke NAL-organisatie en de rijksoverheid. In het kernteam zijn provincies en gemeenten (via laadconsulenten) vertegenwoordigd. In het kernteam+ zijn ook de netbeheerders vertegenwoordigd. Het kernteam komt elke week bij elkaar, het kernteam+ komt eens per 3 weken.

Provinciale werkorganisaties

Binnen elke provincie wordt een werkorganisatie gevormd met de beleidsmedewerker(s) en laadconsulenten die zorgen voor de ondersteuning aan de gemeenten. De beleidsmedewerker zorgt voor de benodigde capaciteit, het informeren van het provinciale bestuur en legt de verbinding met andere processen zoals de RES'en, RMP's, Omgevingsvisie, Clean Energy Hubs, OV etc.

Klankbordgroep

Gemeenten kunnen input geven via de laadconsulenten maar ook via de klankbordgroep. Dit komt voort uit de Gelderse Koplopergroep en het Overijsselse KOLO. Alle inliggende gemeenten kunnen aan de klankbordgroep deelnemen. In de klankbordgroep wordt besproken wat er aan aanpakken wordt ontwikkeld, wat wel en niet werkt, nieuwe vraagstukken, en bespreekpunten voor het kernteam, de stuurgroep en landelijke NAL-trajecten. Deze groep met Gelderse en Overijsselse gemeenten komt eens per 6 weken samen. Behalve gemeenten zijn ook de laadconsulenten en het kernteam vertegenwoordigd.

4.2.3. Verbinding andere mobiliteitsoverleggen

Bij de uitvoering van de NAL benutten we waar mogelijk de bestaande overlegstructuren zoals vervoersberaden of regionale programma's zoals Slim & Schoon Onderweg. De laadconsulent kijkt met gemeenten in een regio welke mogelijkheden er zijn. Ook brengen we de GO-RAL ter kennisname in bij de ambtelijke en bestuurlijke mobiliteitsoverleggen/vervoersberaden in de regio's.

5. Verbinding RES en RMP

Vanuit de provinciale werkorganisaties wordt de verbinding gelegd met andere trajecten zoals de Regionale energiestrategieën (RES'en) en Regionale mobiliteitsprogramma's (RMP's). Hoe de inhoudelijke samenhang en de samenwerking tussen gemeenten, regio en provincie er precies uit gaat zien kan verschillen per gemeente/regio/provincie. De gemeenten in de regio staan hierbij centraal. Via bestaande overlegorganen gaan we hierover in gesprek.

5.1. 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. De regio's/gemeenten moeten deze gegevens nog verifiëren en aanvullen op basis van de eigen laadvisie en prognoses.

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.

Gelderland kent 6 RES-regio's en Overijssel 2.

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, met een zichttermijn van 2030. Om een volledige doorrekening van het energiesysteem te kunnen doen hebben netbeheerders informatie nodig over de vermogensontwikkeling vanuit zon, wind maar ook mobiliteit, industrie en de landbouw. De informatie moet bovendien voldoende concreet zijn. Voor de volgende RES-netimpactberekening in 2021 is het streven dat de laadinfrastructuur-gegevens zijn aangevuld met lokale informatie uit de laadvisies en plaatsingsbeleid. De netbeheerders hebben hierin een adviserende rol. Zij geven bijtijds aan wanneer welke informatie aangeleverd moet worden ten behoeve van de RES-netimpactberekening, op basis van de planning en systematiek van de NP RES. Ook denken ze, samen met provincies en gemeenten, actief mee hoe we de informatie kunnen vergaren, rekening houdend met de beperkte tijd en middelen van gemeenten.

Daarnaast streven we ernaar om een verdiepingsslag uit te voeren met een regio die mobiliteit expliciet in de RES-startnotitie heeft genoemd. Doel hiervan is om inzichtelijk te maken wat de effecten zijn van mobiliteit in de RES, welke knelpunten er wanneer optreden en de oplossingsmogelijkheden die er zijn. Dit wordt verder uitgewerkt in het kernteam+ samen met de betreffende RES-betrokkenen.

5.2. Regionale mobiliteitsprogramma's (RMP)

In het Klimaatakkoord hebben overheden afgesproken om Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP) op te stellen. In het RMP beschrijft de regio welke verduurzamingsmaatregelen zij (gaan) uitvoeren met ruimte voor een integrale aanpak en regionaal maatwerk. Daarbij ligt de focus op het verbeteren van de leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en gezondheid van gebieden en wordt tegelijkertijd voldaan aan (inter)nationale klimaatafspraken.

Het verschilt per regio wat er moet gebeuren en hoever ze zijn. Sommige regio's hebben een bestaand programma dat ze kunnen aanscherpen, terwijl andere regio's nog helemaal aan het begin staan.

Het is een proces dat parallel aan de NAL loopt en kijkt naar het bredere mobiliteitssysteem, waar elektrisch vervoer en laadinfrastructuur onderdeel van uitmaken. Afstemming is daarom nodig en vindt plaats via de werkorganisaties.

6. Monitoring, evaluatie en communicatie

6.1. Monitoring

De monitoring richt zich op 2 onderdelen:

- de uitvoering van de GO-RAL;
- het aanleveren van gegevens ten behoeve van de landelijke NAL-monitoring.

6.1.1. Monitoring GO-RAL

Voor de uitvoering van de GO-RAL monitoren we in ieder geval de volgende indicatoren:

- Aantal gemeenten met beleid t.a.v. laadinfrastructuur;
- Aantal gemeenten die plaatsing van publieke laadpalen faciliteren;
- Aantal gemeenten met een integrale laadvisie;
- Aantal gemeenten met plaatsingsbeleid;
- Prognose van de laadbehoefte per gemeente;
- Aantal laadpalen per gemeente, bij voorkeur onderverdeeld in publiek, privaat, semi-publiek en snelladers.

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

6.1.2. 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, bij voorkeur vanaf het eerste kwartaal van 2021 en vervolgens elk kwartaal, 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;
 - o Bezettingsgraad in % per dag (daggemiddelde);
 - o % van laadpunten dat een hogere bezettingsgraad heeft dan 80% in de piekuren;
- Opgenomen kWh publieke laadpunten (jaarlijks geüpdatet);
 - o Per gemeente;
 - o Per NAL-regio.

Ten aanzien van het plaatsingsproces:

Per gemeente, per provincie en per NAL-regio brengen we 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 datagestuurd 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).
Zowel aanvraag verzoeken van gebruikers als 'verzoeken' die uit de data voortkomen. Los van elkaar gerapporteerd.

6.2. Voortgangsrapportages en evaluatie

De samenwerkingsregio levert vanaf 2021 jaarlijks op 1 maart of eerder een actualisatie van de GO-RAL 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 GO-RAL;

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

6.3. Communicatie

Voor de Samenwerkingsregio is een communicatieplan gemaakt dat periodiek wordt geactualiseerd. In deze fase van het project richt de communicatie zich vooral op procesinformatie. We richten ons daarbij op de communicatieadviseurs van gemeenten en andere relevante actoren, zoals de communicatieadviseurs van intermediaire organisaties die een rol spelen in de uitvoering of die moeten weten hoe dit past en wat dit betekent vanuit hun perspectief, zoals de RES, werkgeversaanpak, VNG Overijssel en Gelderland. En ook informeren we de laadconsulenten over de communicatie-aanpak. We tonen stap voor stap de mijlpalen, wat de achtergronden daarbij zijn, welke communicatieve ondersteuning hiervoor ingezet wordt en waar meer informatie te vinden is. In Gelderland en Overijssel weten we wie de betrokken communicatieadviseurs bij de gemeenten en andere actoren zijn en die adviseurs weten wie hun aanspreekpunt is bij de provincies. Zodat we snel met elkaar kunnen schakelen en informatie kunnen uitwisselen.

Eén platform

De ondertekening van de overeenkomst tussen Rijk en regio's heeft inmiddels plaatsgevonden net voor het zomerreces 2020. Daarnaast stellen de provincies Gelderland en Overijssel de GO-RAL begin november 2020 vast. Om de betrokken doelgroepen te informeren, inspireren en verbinden zet de NAL-organisatie een mix van middelen in die de regio's ook benutten voor hun communicatie richting achterban. De basismiddelen vanuit de NAL zijn: de website www.agendalaadinfrastructuur.nl met regionale pagina's, een nieuwsbrief, beeldbank en banners. Afhankelijk van de behoefte van de doelgroepen kan dit nog aangevuld worden. De communicatieboodschappen en -middelen vanuit het Rijk zijn leidend. Deze worden doorgevoerd/benut in de communicatie over de NAL/RAL in de regio's. Dit zorgt voor een herkenbare boodschap met één beeld en één platform van waaruit gecommuniceerd wordt. Dit maakt de productie van eigen logo's en middelen overbodig. We maken zoveel mogelijk gebruik van bestaande communicatiemiddelen en communicatiekanalen en sluiten ook zoveel mogelijk aan bij bestaande communicatietrajecten en overlegstructuren richting onze doelgroepen.

Kernboodschap GO-RAL:

Emissieloos vervoer vraagt om een slim, dekkend en betrouwbaar laadnetwerk en energiesysteem. Provincies Gelderland en Overijssel, gemeenten en netwerkbedrijven in de regio's zorgen er samen voor dat laadinfrastructuur geen drempel vormt voor de groei van het aantal elektrische voertuigen. We bouwen hiermee voort op de eerdere concessie publieke laadpalen in Overijssel en Gelderland voor het plaatsen van 2250 laadpalen = 4500 laadpunten. Op die manier bouwen we samen aan een klimaatneutrale regio en een schone en gezonde leefomgeving.

In de communicatieboodschap nemen we ook de huidige aanbesteding laadpalen in publieke ruimte mee. Hiermee laten we zien dat we als provincies en gemeenten al een tijdje actief zijn met het stimuleren en faciliteren van elektrisch vervoer. De nieuwe afspraken over de NAL vormen dan een logisch vervolg op een beweging die al in gang is gezet, zodat blijkt dat het een integrale aanpak is.

7. Begroting

Het totale budget voor samenwerkingsregio Oost voor de periode t/m 31-12-2023 is ruim €4.500.000,- en wordt vooral besteed aan inzet van menskracht (provinciaal en laadconsulenten) en het uitbesteden en aanbesteden van werkzaamheden. Het budget bestaat uit de bijdragen van de rijksoverheid en provincies. Vanwege het verschil in grootte (aantal gemeenten) spreken de provincies af dat Gelderland 60% (€1.377.087,-) van de rijksbijdrage ontvangt en Overijssel 40% (€918.058,-). Beide provincies stellen een bijdrage (bestaande uit euro's en uren) beschikbaar die minimaal gelijk is aan de ontvangen rijksbijdrage. De verantwoording van de NAL-middelen gebeurt conform de afspraken uit de samenwerkingsovereenkomst tussen provincies, het ministerie van I&W en Netbeheer Nederland. In hoofdstuk 9 staan hierover nadere werkafspraken tussen de provincies.

Voor 2020 en 2021 hebben we een inschatting gemaakt van de verwachte uitgaven. Uitgangspunt is dat Gelderland 60% bijdraagt aan opdrachten en Overijssel 40%.

Met de actualisatie van de GO-RAL wordt de begroting jaarlijks verder uitgewerkt. Belangrijke kostenpost voor de periode 2020-2021 zijn de laadconsulenten (vallen onder categorie beleid). Ook is budget gereserveerd voor o.a.:

- Modelmatige (plan)kaarten ten behoeve van plaatsingsbeleid;
- Aanpak snelladers;
- Aanpak andere doelgroepen;
- Nieuwe aanbesteding publieke laadinfrastructuur;
- Databeheer;
- Nieuwe vraagstukken.

BEGROTING Samenwerkingsregio Oost				
Jaar	2020		2021	
Uitgaven per provincie	Overijssel	Gelderland	Overijssel	Gelderland
Uitgaven per categorie				
Beleid	€ 192.645	€ 328.155	€ 368.500	€ 725.500
Communicatie en kennisdeling	€ 22.000	€ 33.000	€ 36.000	€ 54.000
Uitrol	€ 44.000	€ 110.000	€ 52.000	€ 122.000
Innovatie	€ 14.000	€ 21.000	€ 52.000	€ 78.000
TOTAAL per provincie	€ 272.645	€ 492.155	€ 508.500	€ 979.500
TOTAAL Samenwerkingsregio	€ 764.800		€ 1.488.000	

8. Planning

In de tabel op de volgende pagina is de planning weergegeven. Hierin staat wanneer we met de in hoofdstuk 3 beschreven maatregelen aan de slag gaan. Waar nodig wordt de planning aangepast bij de jaarlijkse actualisatie van de GO-RAL.

In de NAL zijn bij een aantal acties deadlines gegeven. Zo moet elke gemeente in 2020 een laadvisie en plaatsingsbeleid vaststellen, en moeten gemeenten en provincies in 2020 locaties voor snelladers aanwijzen. Omdat het langer heeft geduurd om de (financiële) afspraken te maken en de NAL-regio's op te starten zijn deze deadlines niet langer realistisch. Voor de laadvisie en het plaatsingsbeleid streven we ernaar dat elke gemeente deze medio 2021 heeft vastgesteld. Voor het aanwijzen van de locaties voor snelladers houden we 2021 aan.

De focus van de activiteiten in 2020 liggen ook op deze onderwerpen. Met behulp van laadconsulenten helpen we gemeenten en regio's met laadvisies en plaatsingsbeleid, inclusief het inzicht in de opgave en de ondersteunende producten die daarvoor nodig zijn. Ook gaan we aan de slag met een visie en aanpak snelladers. Mogelijk wordt ook gestart met de voorbereidingen van een nieuwe aanbesteding. Dat is afhankelijk of de gemeenten die deelnemen aan de lopende concessie publieke laadpalen gebruik maken van de optie om de concessieovereenkomst met 1 jaar te verlengen.

[illegible]

9. Werkafspraken provincies

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

- het ministerie van I&W stelt netto € 2.295.146,- beschikbaar aan Samenwerkingsregio Oost voor de periode t/m december 2023, onder de voorwaarde dat de samenwerkingsregio minimaal eenzelfde bedrag bijdraagt. Hiervan is 5% afgedragen aan het BTW-compensatiefonds;
- de bijdrage moet worden ingezet ten behoeve van het opstellen en uitvoeren van de GO-RAL;
- provincies Gelderland en Overijssel maken onderling afspraken over de verdeling van de middelen in Samenwerkingsregio Oost;
- provincie Gelderland functioneert als bestuurlijk en ambtelijk aanspreekpunt en initiatiefnemer van Samenwerkingsregio Oost.

Vanuit de rol als bestuurlijk en ambtelijk aanspreekpunt van Samenwerkingsregio Oost heeft provincie Gelderland de specifieke uitkering Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2020-2023 aangevraagd. Gelderland ontvangt namens de Samenwerkingsregio de beschikking, het geld en is verantwoordelijk voor de verantwoording van de besteding van de NAL-middelen aan de rijksoverheid. Voor de verantwoording levert provincie Gelderland het inzicht in de invulling en aanwending van de NAL-middelen (rijksbijdrage en provinciale 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 uitvoering van de GO-RAL doen de provincies nadrukkelijk samen.

9.1. Verdeling, aanwending en verantwoording van de middelen

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

- a) Vanwege het verschil in grootte (aantal gemeenten) spreken de provincies af dat Gelderland 60% (€1.377.087,-) van de rijksbijdrage ontvangt en Overijssel 40% (€918.058,-). Na het vaststellen van de GO-RAL door de Gedeputeerde Staten van Overijssel en Gelderland, met daarin de voorgestelde verdeling van de NAL-rijksbijdrage, stuurt provincie Overijssel een schriftelijk verzoek aan provincie Gelderland om €918.058,- over te maken aan provincie Overijssel;
- b) Beide provincies stellen een bijdrage beschikbaar die minimaal gelijk is aan het ontvangen deel van de NAL-rijksbijdrage;
- c) Voor de gewerkte interne uren geldt dat beide provincies:
 - i. het werkelijke uurtarief per persoon hanteren;
 - ii. een planning maken voor de interne uren en de gewerkte interne uren bijhouden volgens een gezamenlijk afgesproken format. De verantwoording van de uren gebeurt op basis van concrete activiteiten;
 - iii. de gewerkte interne uren minimaal elke maand laten goedkeuren door de direct leidinggevende;
- d) De provincies besteden de rijksmiddelen en provinciale cofinanciering voor de NAL enkel aan de uitvoering van de GO-RAL, overeenkomstig de maatregelen die daar in genoemd staan. Beide provincies stemmen de (geplande) bestedingen vooraf met elkaar af;
- e) Beide provincies maken jaarlijks de besteding van de NAL-middelen (rijksbijdrage en provinciale cofinanciering) inzichtelijk voor de eigen provincie. Daarbij wordt ook aangegeven hoeveel eigen uren zijn ingezet als cofinanciering;
- f) Ten behoeve van de verantwoording van Samenwerkingsregio Oost aan de rijksoverheid levert Provincie Overijssel jaarlijks uiterlijk 15 januari de gegevens aan. Dit kan in de vorm van een

reeds ingevulde SiSa bijlage (die op dat moment nog niet door de accountant van Overijssel is goedgekeurd) of, als deze nog niet gereed is, een uitdraai van de gemaakte lasten voor dit project van voorgaand jaar zodat Gelderland de laatste boekingen in de administratie kan verwerken. Uiterlijk 26 februari ontvangt Gelderland de door de accountant van Overijssel goedgekeurde SiSa bijlage met betrekking tot de verantwoording van de NAL-middelen. Hierin wordt duidelijk aangegeven welk deel van de bestedingen komt vanuit de rijksmiddelen en vanuit de provinciale cofinanciering (verdeeld in uren en geld).

- g) Provincie Gelderland voegt de Overijsselse informatie samen met de Gelderse informatie, verwerkt dit tot een overzicht van de bestedingen voor Samenwerkingsregio Oost en levert dit tijdig aan bij de rijksoverheid.

9.2. Samenwerking

- h) De GO-RAL inclusief deze werkafspraken wordt in beide provincies de eerste keer door het college van Gedeputeerde Staten van beide provincies vastgesteld. De jaren erna wordt de geactualiseerde versie in de regionale Stuurgroep besproken en ambtelijk goedgekeurd voor zover passend binnen vastgestelde kaders. Afspraken over de rol- en taakverdeling bij de organisatie van nieuwe aanbestedingen worden meegenomen in actualisatie van de GO-RAL en gelden als passend binnen vastgestelde kaders zolang dit niet leidt tot een andere verdeling van de NAL-rijksbijdrage en cofinanciering tussen de provincies.
- i) Beide provincies stellen capaciteit beschikbaar voor deelname in en uitvoering van de taken van het kernteam, zoals beschreven in hoofdstuk 4. Bij voorkeur is de inzet in uren van beide provincies in het kernteam gelijk maar minimaal volgens de verdeling 40% Overijssel en 60% Gelderland.
- j) Elke provincie is zelf verantwoordelijk voor de inkoop van expertise (waaronder de laadconsulenten) en andere diensten ten behoeve van de eigen provincie. Voor opdrachten die zich richten op inhoudelijke advisering ten gunste van beide provincies maken de provincies vooraf afspraken over wie formeel opdrachtgever is en welke inkoopvoorwaarden gelden.
- k) De laadconsulenten hebben hun thuisbasis in de betreffende provincie, werken in opdracht van de provincie, maar ten behoeve van gemeenten volgens de GO-RAL. Beide provincies zorgen dat alle laadconsulenten volgens dezelfde opdrachtbeschrijving werken, met naast directe ondersteuning van gemeenten ruimte voor uitwerking van een inhoudelijk thema.

9.3. Looptijd en geschillen

- l) De afspraken uit de GO-RAL treden in werking nadat deze zijn vastgesteld door het college van Gedeputeerde Staten van beide provincies en gelden t/m 31 december 2023;
- m) In de samenwerkingsovereenkomst is vastgelegd dat, indien Samenwerkingsregio Oost de afspraken uit de samenwerkingsovereenkomst tussen provincies, het ministerie van I&W en Netbeheer Nederland niet nakomt, het ministerie van I&W de NAL-rijksbijdrage geheel of gedeeltelijk kan verrekenen met toekomstige bijdragen aan Provincie Gelderland. Of, indien dat niet mogelijk blijkt, deze geheel of gedeeltelijk kan terugvorderen. Voor zover de terugvordering of verrekening van de rijksbijdrage het gevolg is van het niet volledig leveren van de bijdrage door de Provincie Overijssel, wordt dit door de Provincie Overijssel vergoed aan de Provincie Gelderland. Wanneer verrekening of terugvordering om een andere reden aan de orde is, maken de provincies afspraken over onderlinge verrekening.