



Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL)
Regio Noordwest
MRA-Elektrisch

Definitief
16 -2-2021

Inhoud

1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Doel Regionale Aanpak Laadinfrastructuur	4
1.3 Leeswijzer	5
2 Organisatie	5
2.1 Aansluiten bij bestaande structuren	5
2.2 Ondersteuning aan gemeenten	6
2.3 Communicatie en afstemming	7
2.4 Projectteam MRA-Elektrisch	9
3 Opgave en aanpak	9
3.1 Publiek laden	10
3.2 Snelladen.....	13
3.3 (Semi-)privaat laden	14
3.4 Samenwerken, financiering en kennisdelen	15
4 Koppeling met nationale programma's	16
4.1 Regionale energiestrategie	16
4.2 Regionale mobiliteitsprogramma's	17
5 Monitoren van voortgang	18
5.1 Indicatoren monitoring	18
Bijlage 1. Acties NAL gemeenten/regio's	20

1 Inleiding

Om elektrisch vervoer in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht te stimuleren is in 2012 gestart met het project MRA-Elektrisch. Dit project wordt uitgevoerd door het projectbureau MRA-Elektrisch (MRA-E) namens de Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland, gemeente Almere, provincie Flevoland en provincie Utrecht. De samenwerking is in 2019 opnieuw bevestigd en loopt tot 2025. De te verrichten werkzaamheden zijn vastgelegd in het plan van aanpak 2020-2025.

In het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) heeft de provincie Noord-Holland namens MRA-E overheden met het Rijk een bestuursovereenkomst getekend om in regionaal verband vorm te geven aan de acties uit de NAL. Het doel van de samenwerkingsovereenkomst is om samen met het Rijk (ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Economische Zaken en Klimaat, hierna IenW en EZK) en de netbeheerders te werken aan de overheidsacties uit de NAL en de beoogde resultaten te faciliteren en implementeren. Voorliggend document, de RAL past binnen het plan van aanpak 2020-2025 van MRA-Elektrisch en laat de aanpak van MRA-E zien voor de uitvoering van de acties binnen de NAL. De besluitvorming van de RAL loopt zowel in Noord-Holland en Flevoland als in Utrecht via de Regionale Mobiliteitsprogramma's

1.1 Aanleiding

De overheid is verantwoordelijk voor het realiseren van de klimaatdoelen. Elektrisch vervoer kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren. Daarom is het kabinetsbeleid erop gericht dat alle nieuw verkochte auto's in 2030 uitstootvrij zijn. Ook decentrale overheden hebben de afgelopen jaren geïnvesteerd in elektrisch vervoer en de uitrol van laadinfrastructuur om bij te dragen aan de klimaatdoelen en luchtkwaliteit. De verwachting is dat er in 2030 in Nederland bijna 2 miljoen elektrische voertuigen zijn. Om aan de laadvraag van al deze voertuigen te voldoen, zijn naar verwachting 1,7 miljoen private en (semi)publieke laadpunten nodig.

Met de NAL, is afgesproken dat partijen er samen voor zorgen dat er voldoende laadpunten voor het groeiend aantal elektrische voertuigen zijn. In 2019 is zowel het gebruik van de bestaande laadpunten als de vraag naar nieuwe laadpunten sterk toegenomen. Om de laadvraag te faciliteren en een toekomstbestendig laadnetwerk neer te zetten, moeten we tot een brede mix van laadoplossingen komen, die efficiënt en snel geplaatst worden. Het laadnetwerk moet het elektrisch rijden toegankelijk en aantrekkelijk maken, optimaal bijdragen aan de vermindering van de CO₂-uitstoot en piekbelasting van het elektriciteitsnet voorkomen.

Het gaat om elektrische voertuigen in brede zin, de opgave is dus 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). Voor deze brede verzameling aan elektrische voertuigen moet een toekomstbestendig laadnetwerk worden ontwikkeld.

Nationale Agenda Laadinfrastructuur

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is een integraal onderdeel van het Klimaatakkoord en omvat een breed gedragen meerjarige beleidsagenda met de ambities en acties voor laadinfrastructuur in Nederland. Met de NAL wordt door vijf werkgroepen (zie afbeelding) gewerkt aan het verder brengen van inhoudelijke thema's om uiteindelijk tot een dekkend, toegankelijk en aantrekkelijk laadnetwerk te komen.



Figuur 1-1 Werkgroepen Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

Voor het realiseren van de laadinfrastructuur is in het kader van de NAL een regionale aanpak overeengekomen. Er zijn zes samenwerkingsregio's gevormd waarvan de NAL-regio Noordwest (MRA-Elektrisch) er een is. Op dit moment is het tempo onvoldoende en is een versnelling nodig om de verwachte ontwikkeling van het aantal elektrische auto's te kunnen faciliteren. Voor het werkgebied van de regio Noordwest betekent de doorrekening van de ambities in het Klimaatakkoord dat in 2025 circa 45.000 laadpunten (22.500 laadpalen) geplaatst moeten worden. Om de groei van het elektrisch rijden bij te houden, moeten er in de drie provincies vanaf 2020 elk jaar 500 laadpalen méér worden geplaatst dan het jaar ervoor, zo is de verwachting. Dit betekent dat er 'tempo' gemaakt moet worden en hier is een strakke coördinatie en organisatie voor nodig.

1.2 Doel Regionale Aanpak Laadinfrastructuur

Er is voor een regionale aanpak van de NAL besloten, omdat elke regio eigen uitdagingen en vraagstukken heeft, met de ontwikkeling van laadinfrastructuur al een heel eind op weg is of juist nog aan het begin staat. Daarom stelt elke samenwerkingsregio een eigen RAL op. Deze wordt enerzijds gebruikt om toe te lichten hoe de samenwerkingsregio is georganiseerd, hoe beschikbare middelen worden ingezet en hoe de regio de gemeenten ondersteunt bij het uitvoeren van de acties voor de NAL. Anderzijds is de RAL een middel om de voortgang van de NAL binnen de regio bij te houden en terug te koppelen aan het Rijk.

Voor de regio Noordwest geeft MRA-Elektrisch invulling aan de afspraken uit de NAL. MRA-E is sinds 2012 bezig op het gebied van elektrisch vervoer. Maar ook in deze regio moeten vervolgstappen gezet worden om de groei van het elektrisch rijden bij te houden. Met dit plan van aanpak geven we inzicht hoe wij daar als regio aan bijdragen en hoe we de gemeenten in Noord-Holland, Flevoland en Utrecht daarin ondersteunen. MRA-E onderschrijft het overkoepelende doel om een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk te realiseren. Voorwaarde is evenwel dat ook het elektrisch

wagenpark zoals dat in het kabinetsbeleid is opgenomen 1.9 elektrische auto's in 2030 wordt gerealiseerd. MRA-E zet zich hiervoor in met kennis en capaciteit en zal dit de komende jaren blijven doen. Echter, dit plan van aanpak richt zich op de nabije toekomst. Met de activiteiten beschreven in de RAL hebben we als doel de gemeenten te ontlasten en te stimuleren zodat op korte termijn een inhaalslag wordt gemaakt met (semi-)private laadpalen en snelladers. En tegelijkertijd de voortvarende aanpak rond publieke palen door te zetten en op te schalen. Hierbij richten we ons naast het personenvervoer ook op andere doelgroepen zoals elektrische taxi's, elektrische deelauto's, doelgroepenvervoer, zero emissie busvervoer en logistiek (waaronder elektrische goederenbezorging).

1.3 Leeswijzer

Deze RAL legt de relatie tussen *het Plan van Aanpak 2020-2025 voor MRA-Elektrisch* en de NAL, de RES en de RMP en is in afstemming met de netbeheerders opgesteld. Achtereenvolgens gaan we in op hoe we als regio georganiseerd zijn (hoofdstuk 2), welke opgave er voor de regio is en welke aanpak we daarin voorzien (hoofdstuk 3), we lichten toe op welke manier afstemming plaatsvindt met parallelle processen zoals de RES en het RMP (hoofdstuk 4) en beschrijven we hoe we de voortgang van de NAL in onze regio monitoren (hoofdstuk 5).

2 Organisatie

2.1 Aansluiten bij bestaande structuren

MRA-E werkt sinds 2012 aan elektrisch vervoer. In 2012 sloten overheden in de Metropoolregio Amsterdam een samenwerkingsovereenkomst om de ontwikkeling van het elektrisch vervoer te ondersteunen. Voor de uitvoering van de werkzaamheden werd een projectbureau ingericht: MRA-Elektrisch. In 2013 werd het projectgebied uitgebreid naar de hele provincie Noord-Holland en de provincie Flevoland. In 2014 sloot ook de provincie Utrecht zich aan. Het regionale samenwerkingsverband, zoals opgezet ten behoeve van de NAL, bestaat in deze regio al. Voor de uitvoering van de acties in de NAL sluiten we daarom aan bij onze huidige werkwijze. Dit is onder ander beschreven in het plan van aanpak 2020-2025 wat door alle partijen van de samenwerkingsovereenkomst bestuurlijk is vastgesteld. Ieder jaar leggen wij onze werkzaamheden vast in een werkprogramma¹, de bestuursovereenkomst aangaande de RAL is hier nu onderdeel van.

Het projectbureau bedient de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht met alle inliggende gemeenten, uitgezonderd de gemeenten Amsterdam en Utrecht. Deze gemeenten hebben hun eigen programma voor elektrisch rijden, maar er vindt wel structureel afstemming plaats.

¹ Het plan van aanpak 2020 - 2025 en werkprogramma kunt u [hier](#) bekijken.

2.2 Ondersteuning aan gemeenten

Voor de gemeenten in de drie provincies organiseert MRA-E gezamenlijke aanbestedingen voor publieke oplaadpunten. Veel gemeenten waarderen deze aanpak omdat dit bijvoorbeeld schaalvoordelen oplevert, marktpartijen hierdoor worden aangezet tot innovatie en gemeenten grip houden op de ontwikkelingen in de openbare ruimte. MRA-E helpt gemeenten bij de aanvraag van een laadpaal tot aan de werkelijke plaatsing. Zo wordt onder andere ondersteund bij het behandelen van laadpaalverzoeken, het opstellen van locatievoorstellen en het begeleiden van het plaatsingsproces. Het volledige proces, van vraag tot plaatsing en daarna door naar beheer en monitoring, vindt plaats in een portaal waarin gemeenten, projectbureau en exploitanten samenwerken.

Daarnaast is MRA-E een centrale vraagbaak voor gemeenten. MRA-E helpt gemeenten bij onder meer de introductie van elektrische taxi's, elektrische deelauto's, doelgroepenvervoer, elektrische goederenbezorging en zero emissie busvervoer. Dit gebeurt bijvoorbeeld door samenwerkingsprojecten te ondersteunen of op te zetten, door kennis uit te wisselen, door te ondersteunen of opzetten van aanbestedingen en door te ondersteunen in beleidsadvies over elektrisch vervoer en laadinfrastructuur. Ook stimuleert de regio de uitrol van laadpalen op private grond, zoals op bedrijventerreinen, en ondersteunt daarbij met tips, tricks en middelen. Tot slot helpt de regio de gemeenten bij het opstellen van de gemeentelijke integrale laadvisie en het plaatsingsbeleid.

Samenvattend levert het projectbureau MRA-E de volgende ondersteuning om voldoende laadpunten in de regio Noordwest te realiseren:

- Gezamenlijke inkoop publieke laadinfrastructuur
- Portaal MRA-E (procedure bewaking)
- Helpdesk (regioadviseurs) en kennisdeling
- Locatievoorstel laadpaal / Plankaarten
- Beleidsadvies
- Aanpak snelladen
- Aanpak (semi-)privaat laden
- Voorbeeldprojecten (innovaties, autodelen, logistiek, slim laden)
- Projectadvies aan gemeenten (techniek, subsidies, marktbenadering, contractvorming)
- Regionale laadvisie en ondersteuning bij gemeentelijke laadvisies en plaatsingsbeleid

Alle gemeenten binnen de regio Noordwest kunnen gebruik maken van bovenstaande ondersteuning. Echter zijn nog niet alle gemeenten binnen de regio actief aangesloten bij MRA-E en/of de gezamenlijke inkoop van laadinfrastructuur. Dit is een aandachtspunt voor de regio Noordwest. Zowel de regioadviseurs als de projectmanager nemen actief contact op met deze gemeenten om de betrokkenheid te vergroten.

2.3 Communicatie en afstemming

Regio Noordwest wil haar kennis, netwerk en ervaringen delen om, in de eerste plaats, overheden te ondersteunen. Wat betekent een doorbraak van elektrisch vervoer? En wat is daarvoor nodig? Hoe kun je het plaatsingsproces van laadpalen versnellen? De transitie naar elektrische voertuigen vraagt om (gedrags-)verandering, zowel bij overheden als autorijders. Communicatie is cruciaal om op basis van feiten realistische verwachtingen te geven. Regio Noordwest richt zich op verschillende doelgroepen met hetzelfde doel, namelijk:

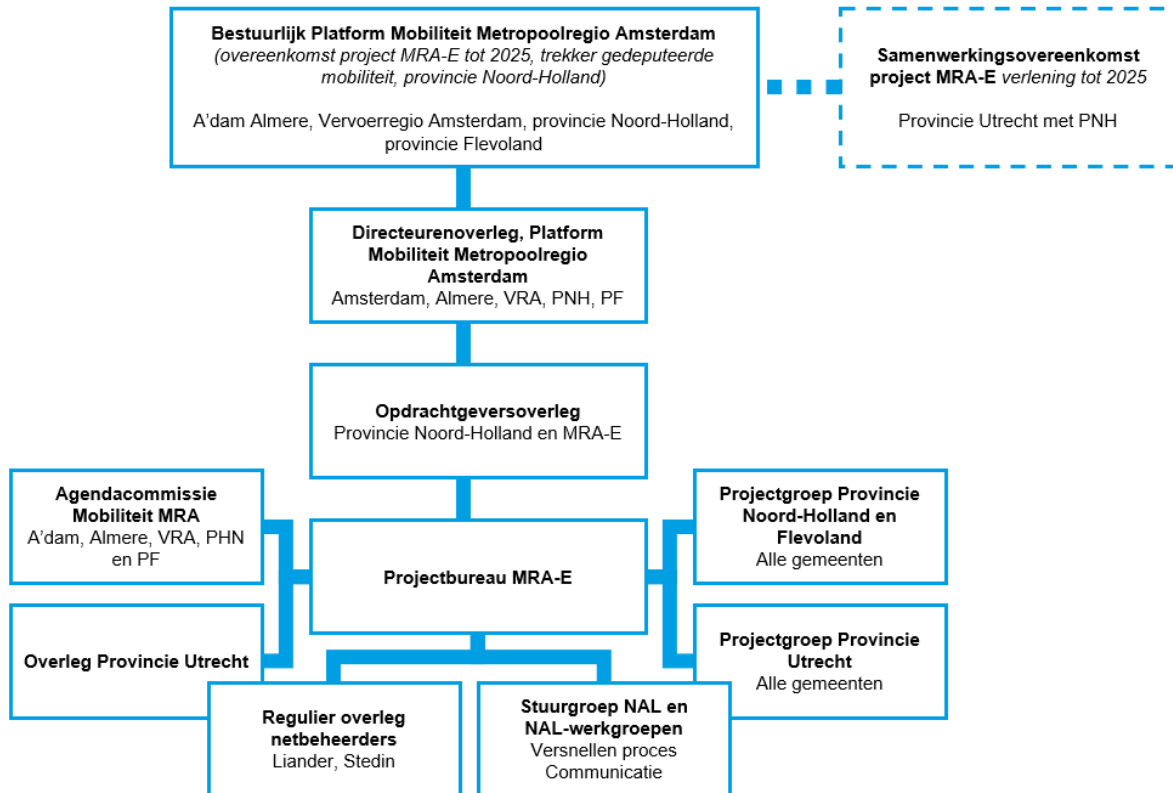
- De overheden in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht
- Samenwerkingspartners: waaronder andere overheden (Het Rijk, de G4, IPO, VNG), automerken, laadpaalleveranciers, en netbeheerders
- (Potentiële) elektrische rijders

Naast de officiële afstemmingsoverleggen vanuit de samenwerkingsovereenkomst MRA-E vinden er diverse reguliere overleggen plaats om contact te houden en kennis te delen met stakeholders en belanghebbenden zoals gemeenten, provincies en netbeheerders (zie ook figuur p. 8). Door middel van deze overleggen worden deze partijen ook betrokken bij de uitvoering van voorliggend plan van aanpak. Daarnaast zijn er bij MRA-E diverse instrumenten beschikbaar om actief kennis te delen met belanghebbenden binnen en buiten de regio. We benoemen hieronder de belangrijkste instrumenten en overleggen:

- **Digitale kwartaalmonitor:** Dit medium geeft direct belanghebbenden (onder andere gemeenten, provincies, netbeheerders, laadpaalexploitanten, diverse marktpartijen, etc.) inzicht in de activiteiten van MRA-Elektrisch. Via de monitor communiceert MRA-E consequent en regelmatig over de diverse projecten, laat MRA-E zien hoe de middelen worden besteed en wordt verantwoording afgelegd.
- **Website:** in 2017 is de website mrae.nl gelanceerd. De website wordt gevuld met relevante content zoals nieuwsberichten, brochures, vragen en antwoorden voor gemeenten en elektrische rijders, de laadkaart en een digitale toolkit met praktische informatie voor gemeenten.
- **Projectgroep gemeenten:** tweemaandelijks wordt voor alle gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht een projectgroep georganiseerd. Tijdens de bijeenkomst worden actuele ontwikkelingen besproken, kennis gedeeld en ruimte geboden aan gemeenten om mee te denken over diverse onderwerpen en werkzaamheden. Dit is onder andere een moment waarop relevante kennis vanuit de NAL-werkgroepen met de gemeenten gedeeld kan worden.
- **Helpdesk MRA-Elektrisch (regioadviseurs):** gemeenten en elektrische rijders kunnen terecht bij de helpdesk van MRA-E. Voor elke provincie is een vast aanspreekpunt aangesteld, de regioadviseur. De regioadviseurs benaderen tevens proactief de gemeenten binnen hun regio om de voortgang van het plaatsen van palen bij te houden, gemeenten te stimuleren waar nodig en te informeren over relevante ontwikkelingen.
- **Regulier overleg netbeheerders:**
 - MRA-Elektrisch heeft een *maandelijks operationeel overleg* met de netbeheerders opgezet. In onze regio zijn dat Stedin en Liander. Bij deze

overleggen zijn de regioadviseurs voor Noord-Holland en voor Flevoland aanwezig bij het overleg met Liander en de regioadviseur voor Utrecht bij het overleg met Stedin. De actuele concessiehouder voor plaatsing van publieke laadinfra en de aannemer nemen ook deel. Het overleg start met het delen van actuele onderwerpen en knelpunten, waarna vervolgens een gezamenlijk beheerde lijst met locatievoorstellen wordt doorgelopen. We starten bij de meest vertraagde locatievoorstellen en maken concrete afspraken om tot oplossingen te komen.

- Daarnaast is er recent een *6-wekelijks strategisch overleg* met Liander en Stedin ingericht. In dit overleg nemen onze projectmanager en projectmanager laadinfrastructuur deel. De agenda en werkwijze moet zich nog vormen maar kan bijvoorbeeld gericht zijn op onderwerpen zoals: versnellen aansluitproces, afstemming over visie vorming laadinfra, prognoses, etc. Ook zal dit overleg worden gebruikt om input voor de RAL op te halen die jaarlijks wordt geactualiseerd.
- **Opdrachtgeversoverleg:** de sectormanager mobiliteit van de provincie Noord-Holland en de projectmanager van MRA-E hebben maandelijks een opdrachtgeversoverleg. De sectormanager is ambtelijk vanuit de provincie betrokken. Samen met de bestuurlijk trekker (gedeputeerde mobiliteit) zijn zij degenen met wie de projectmanager van MRA-E zaken afstemt en aan wie verantwoording wordt afgelegd.
- **Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad (PVVB):** twee keer per jaar sluit de algemeen projectmanager van MRA-E aan bij de PVVB in Noord-Holland.
- **Nationale Agenda Laadinfrastructuur:** de algemeen projectmanager van MRA-E neemt deel aan de Stuurgroep NAL. Daarnaast is MRA-E voorzitter en organisator van de werkgroep versnellen proces als vertegenwoordiger van het IPO en neemt tevens deel aan die werkgroep als een van de NAL-regio's. Ook neemt de communicatiemanager van MRA-E deel aan de werkgroep communicatie onder de NAL (zie ook 3.4).



Communicatie en afstemming MRA-E

2.4 Projectteam MRA-Elektrisch

De benodigde bezetting om de voorgestelde werkzaamheden van MRA-E te kunnen uitvoeren, de nieuwe projecten te kunnen uitwerken (inclusief financiële dekking organiseren) en begeleiden is circa 7 fte. Benodigde expertise zoals juridisch advies en onderzoek wordt waar nodig extern ingehuurd. De projectmanager verzorgt de aansturing van het team en is verantwoordelijk voor de uitvoering van het werkprogramma. Voor de samenwerking tussen de G4 en MRA-E wordt 0,2 fte ingezet en gezamenlijk gefinancierd.

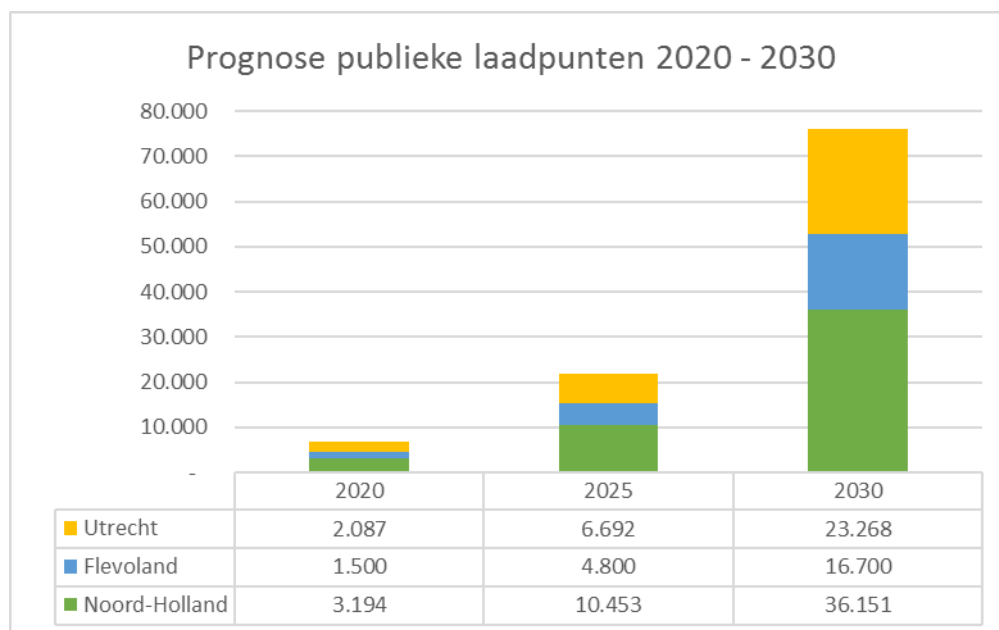
3 Opgave en aanpak

In dit hoofdstuk gaan we in op de opgave die er licht voor de regio Noordwest aangaande laadinfrastructuur en hoe we dit als regio gaan oppakken. We hebben het hoofdstuk opgedeeld in vier onderdelen waarvoor wij apart de aanpak beschrijven. Het gaat om:

- Publiek laden
- Snelladen
- (semi-)privaat laden
- Samenwerken, financiering en kennisdelen

3.1 Publiek laden

Toe nu toe richten de werkzaamheden binnen de regio Noordwest voor wat betreft de uitrol van laadinfrastructuur zich vooral op het plaatsen van reguliere laadpalen in de openbare ruimte. De vraag naar publieke laadpalen is op dit moment groot en voor deze vorm van laden heeft de overheid als beheerder van de openbare ruimte een natuurlijke rol. Het aantal aanvragen voor laadpalen blijft groeien. Prognoses laten zien dat voor 2030 bijna 80.000 publieke laadpunten (ca. 40.000 laadpalen) gerealiseerd moeten worden om aan de vraag van het groeiend aantal elektrische auto's te voldoen². Dit zijn prognoses voor de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland exclusief de gemeente Amsterdam en de gemeente Utrecht. Deze gemeenten vallen binnen de NAL-regio G4.



Met het huidige aantal van bijna 9.000 laadpunten³ in Noord-Holland, Flevoland en Utrecht (excl. Amsterdam en Utrecht)⁴, betekent dit dat er de komende tien jaar nog ruim 70.000 laadpunten (ca. 35.000 palen) bijgeplaatst moeten worden. Dit zijn gemiddeld circa 3.500 laadpalen per jaar. Wanneer je mee wilt groeien met de ontwikkeling van het elektrisch vervoer betekent dit dat je ieder jaar ongeveer 500 palen meer moet plaatsen dan het jaar ervoor.

Om de komende jaren voldoende laadpalen te kunnen blijven plaatsen, is in 2019 via een aanbesteding een opdracht uitgezet voor het realiseren van 20.000 laadpunten (ca. 10.000 laadpalen), bovenop de 4.000 operationele laadpunten. Total levert en exploiteert de laadpalen die allen duurzame stroom leveren afkomstig van windmolens, zonneparken en zonnedaken.

De ladder van plaatsen

MRA-E hanteert in principe het uitgangspunt dat er een laadpaal wordt geplaatst

² Bron: APPM (2019). Prognose laadinfrastructuur per provincie, bewerkt door MRA-E.

³ Waarvan ca. 6.280 binnen de aanbesteding vanuit MRA-E.

⁴ Cijfers RVO, november 2020 (zie [link](#))

wanneer er een aanvrager is die de beschikking heeft over een elektrische auto, die niet op eigen terrein kan laden en waar in de buurt nog geen laadpaal staat. Die voorwaarde geeft de garantie dat de paal goed wordt gebruikt. Toch kan het zijn dat er een paal wordt geplaatst zonder aanvrager. Voorwaarde is dat verwacht mag worden dat de paal goed gebruikt gaat worden. Bijvoorbeeld wanneer dit blijkt uit de laaddata van laadpalen of op plekken waar gemeenten veel bezoekers met elektrische voertuigen verwachten, maar waar zich geen aanvragers zullen melden. De focus op vraaggestuurd plaatsen (o.b.v. verzoek of data) is belangrijk omdat een paal zonder gebruiker slecht is voor de business case (te weinig omzet) en het draagvlak bij het publiek (er staat een laadpaal met een parkeerverbod voor andere auto's, maar de plek blijft onbezet).



1. Vraaggestuurd – verzoeken inwoners en bedrijven

Inwoners of bedrijven melden zich in het aanvraagportaal van MRA-Elektrisch. Wanneer een verzoek aan de toetsingscriteria voldoet wordt het laadnetwerk uitgebreid. Wanneer er onvoldoende plaatsingscapaciteit is bij de betrokkenen wordt voorrang gegeven aan het voorbereiden en realiseren van laadlocaties met deze aanleiding.

2. Vraaggestuurd – data

Wanneer er gedetailleerde en actuele laaddata beschikbaar is in een straat of buurt kan snel op oplopende vraag in gespeeld worden. Zoveel mogelijk geautomatiseerde analyses identificeren waar het netwerk uitgebreid zou moeten worden. Zo plaatsen we naar reelee vraag én met minder moeite voor inwoners of de gemeente. Voorwaardelijk is een lokaal dekkend netwerk van laadpunten dat de benodigde informatie kan leveren, dit is op veel plekken nog niet het geval.

3. Aanbodgestuurd

Op sommige plekken ontbreekt het aan informatie over de laadbehoefte. Toch kan de gemeente om verschillende redenen een publieke laadoplossing willen aanbieden. Zo kunnen zij inschatten dat er bepaalde laadbehoefte is, of de gemeente wil met de laadpaal elektrisch rijden zichtbaar maken.

Naast de aanleiding voor het plaatsen (vraag- of aanbodgestuurd) is er ook onderscheid tussen het moment waarop de locaties voor laadinfrastructuur worden bepaald. In een responsieve aanpak wordt nadat bepaald is dat er uitbreiding van het publieke laadnetwerk nodig is in een bepaalde straat of buurt een geschikte locatie gezocht. In de proactieve aanpak worden periodiek voorkeurslocaties gekozen in de gemeente. Zodra er een aanleiding is het lokale laadnetwerk uit te breiden wordt de dichtstbijzijnde voorkeurslocatie gerealiseerd.

Steeds meer gemeenten binnen de regio Noordwest kiezen voor een proactieve aanpak. Al voor het ontvangen van een verzoek van een inwoner gaan zij op zoek naar mogelijke locaties voor openbare laadpalen, de zogenaamde voorkeurslocaties. Zij schatten in waar in de nabije toekomst behoefte aan laadpalen zal zijn, en wijzen daar alvast geschikte locaties voor aan op een plankaart. Op die manier weten inwoners en belanghebbenden vooraf op welke locaties de gemeente laadpalen wil realiseren. Dit kan gemeenten helpen om voorbereid te zijn op een toekomst met veel laadpaalverzoeken en geeft (potentiële) e-rijders vertrouwen dat er actief beleid is. Regio Noordwest gaat de proactieve aanpak stimuleren door gemeenten te ondersteunen bij het maken van plankaarten.

De combinatie van proactief voorbereiden en vraaggestuurd plaatsen stelt de gemeente in staat om in te spelen op de actuele vraag naar laadinfra én tegelijkertijd efficiënt en snel te kunnen plaatsen. Goed voorbereide voorkeurslocaties zorgen ervoor dat niet ad hoc een locatie gezocht moet worden. In gemeenten met capaciteitsgebrek kan het aanwijzen van voorkeurslocaties helpen om vooruit te werken en locatiebepaling in een batch uit te voeren.

Aanpak

De komende jaren zullen we de basis voor publieke laadpalen die de afgelopen jaren gelegd is voortzetten, maar de processen ook verbeteren en versnellen. Zo is door het aanvraagportaal van MRA-E en slimmere processen de gemiddelde doorlooptijd al teruggebracht. Hier kan echter nog meer winst worden behaald. De kennis die we de afgelopen jaren hebben opgedaan zetten we nu in om een versnelling op het gebied van publieke laadpalen te realiseren. Concreet gaat het om:

- **Opstellen regionale visie laadinfrastructuur:** de visie wordt opgesteld voor alle vormen van laden en alle doelgroepen (personenvervoer, logistiek, doelgroepenvervoer, etc.) en gaat onder andere in op de verwachting van het benodigde aantal laadpalen en welke rol gemeenten kunnen pakken. Deze visie wordt in de eerste helft van 2021 afgerond. Gemeenten kunnen zich aansluiten bij de regionale visie en deze gebruiken als basis voor het lokale beleid.
- **Doorontwikkelen aanvraagportaal MRA-E:** het aanvraagportaal van MRA-E biedt inzicht in alle verzoeken voor publieke laadpalen die zijn gedaan. Het gaat onder andere om gegevens als status van verzoeken en locatievoorstellen. Met de doorontwikkeling van het portaal wil MRA-E de gemeenten nog meer werk uit handen kunnen nemen, beter inzicht geven en de processen versnellen.
- **Update aanpak publieke laadinfrastructuur (plaatsingsbeleid):** het huidige plaatsingsbeleid van MRA-E wordt bijgewerkt en in een overzichtelijk document verwerkt. Dit product kan door gemeenten gebruikt worden als (de basis voor) plaatsingsbeleid. Ook voor netbeheerders kan dit document gebruikt worden ten behoeve van strategische netplanning. Begin 2021 wordt dit product opgeleverd.
- **Opstellen plankaarten:** MRA-E gaat gemeenten ondersteunen bij het opstellen van plankaarten (waar mogelijk inclusief locaties voor snelladen en logistieke hubs). In 2020 is gestart met pilots bij drie gemeenten. Zodoende doen we ervaring op met de werkwijze en samenwerking met uitvoerende bureaus. In 2021 bieden we dit product aan voor alle gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht.
- **Plannen van aanpak snelladen en (semi-)privaat laden:** (zie 3.2 en 3.3)
- **Voortzetten organiseren gezamenlijke aanbestedingen publieke laadinfrastructuur:** de gezamenlijke aanbestedingen blijven we organiseren en faciliteren. Daarbij besteden we speciale aandacht aan gemeenten die nog niet aangesloten zijn bij de aanbesteding. Door in gesprek te gaan met gemeenten willen we hen overtuigen van het voordeel van een gezamenlijke aanbesteding.
- **Het uitbouwen van een elektrische goederenhub:** MRA-E werkt samen met een transporteur aan het elektrificeren van het wagenpark. De focus ligt op het planmatig uitbouwen van de laadinfrastructuur. De opgedane kennis en ervaring biedt mogelijkheden voor het ontwikkelen van gelijksoortige projecten in de regio. Bovendien wordt in de aanpak snelladen ook rekening gehouden met de laadvraag vanuit de zware en lichte logistiek. Deze kennis en ervaring op het



gebied van logistiek zal dan ook actief gedeeld worden met de gemeenten binnen de regio Noordwest en andere NAL-regio's (o.a. via projectgroepen, social media en de NAL-werkgroepen).

- **Slim laden:** MRA-E blijft inzetten op slim laden. De komende jaren komt een steeds groter deel van onze stroom uit zon en wind. De moeilijkheid is dat het aanbod van zonne- en windenergie wisselt. Met slim laden bepaalt de hoeveelheid beschikbare stroom hoe snel een auto wordt opgeladen. Is er veel stroom, dan wordt de auto op maximale snelheid opgeladen. Neemt het aanbod af, dan wordt de laadsnelheid tijdelijk aangepast. Het systeem is zo ingericht dat een elektrische rijder altijd met een volle accu op weg kan en vrijwel niets van het slim laden merkt. MRA-Elektrisch voert in 2021 drie slim laden voorbeeldprojecten uit, één met Vattenfall (met ca. 11 gemeenten) en twee met Total (in gemeenten Haarlem, Heerhugowaard en Zeist). Het slim laden project met Total wordt in samenwerking met Europese partners (o.a. Renault) uitgevoerd binnen het INCIT-EV project (Horizon 2020, zie www.groenladen.nl). De voorbeeldprojecten gebruiken een diversiteit aan sturingssignalen (APX, netcongestie, onbalans) en beschermen de e-rijder op verschillende wijzen. Met de voorbeeldprojecten doen we ervaring op met waar de meeste maatschappelijk meerwaarde ligt én met wat prettig is voor de e-rijder. De regio Noordwest deelt de eigen ervaringen met haar achterban en ook specifiek met de NAL-werkgroep slim laden. Tegelijkertijd volgen we de ontwikkelingen binnen de NAL-werkgroep slim laden en nemen we uitkomsten van de werkgroep waar mogelijk over en mee in de uitvoering.
- **Actieve inzet op versnellen proces:** MRA-E blijft zich inzetten om het plaatsingsproces van publieke laadpalen in de regio te versnellen. Enerzijds wordt hier op landelijk en regionaal niveau aan gewerkt binnen de werkgroep versnellen proces. Anderzijds blijft MRA-E praktijkgericht aan de slag door gemeenten actief te benaderen en in gesprek te blijven met de netbeheerders, laadpaal-exploitanten en aannemers. Actuele knelpunten kunnen op deze manier snel worden opgepakt en opgelost.

3.2 Snelladen

In de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht zijn circa 450 snellaadpunten gerealiseerd⁵ (publiek en semi-privaat). Kijkend naar de prognoses⁶ zouden er 400 snellaadpunten in 2020 moeten zijn, toenemend naar 2.600 snellaadpunten in 2030. Dit zijn bijna zes keer zoveel laadpunten als nu aanwezig.

Het is duidelijk dat er naast regulier laden ook behoefte is aan

	Regulier formaat	Groot formaat
Voertuigen		
Doelgroepen	<ul style="list-style-type: none"> • Inwoners • Professionele rijders 	<ul style="list-style-type: none"> • Professionele rijders
Laden	<ul style="list-style-type: none"> • 50kW-350kW • Standaarden (CCS/CHAdeMO) • €€€ / €€€€ 	<ul style="list-style-type: none"> • 350kW- ?kW • Standaarden: Diffuus (CCS / pantograaf / ?) • €€€€ / €€€€€

⁵ Cijfers RVO, november 2020 (zie [link](#))

⁶ APPM (2019). Prognose laadinfrastructuur

snelladen, zowel op de corridors als binnenstedelijk voor doelgroepen laden op strategische plekken. Snelladen vormt een aanvulling op reguliere laadpalen, geen vervanging. Voor de provincie Noord-Holland heeft MRA-E eerder een plan rond snelladen opgesteld⁷. Veel gemeenten en andere provincies in de regio hebben echter nog geen visie of beleid opgesteld voor snelladen.

Aanpak

Om de ontwikkeling van snellaadinfrastructuur te versnellen, wordt voor de regio Noordwest een regionale visie (zie paragraaf 3.1) en regionaal plan van aanpak voor snelladen opgesteld. Dit plan van aanpak omvat een visie op snelladen en concrete acties om de realisatie van de laadinfrastructuur te bevorderen. Hierbij besteden we aandacht aan verschillende doelgroepen zoals personenvervoer, logistiek (zowel zwaar als licht), doelgroepenvervoer, etc. Vragen die in ieder geval worden beantwoord in het plan van aanpak zijn:

- Welke behoefte is er aan snelladers in de regio Noordwest en op welke plekken?
- Wat is de behoefte/laadvraag van specifieke gebruikersgroepen zoals taxi's, logistiek, doelgroepenvervoer en (tour)bussen?
- Welke rol kan/moet de gemeente innemen bij snelladen?
- Welke rol kunnen bestaande benzinstations en nieuwe partijen spelen bij snelladen?
- Welk oppervlakte is er nodig voor een snellader, hoeveel en waar?
- Wat wordt er vanuit het Rijk al gedaan/gepland op het gebied van snelladen en hoe sluit dit aan op de regio?

Sinds september 2020 is er een extra projectleider beschikbaar binnen MRA-E om dit onderwerp op te pakken. De projectleider gaat aan de slag met het opstellen van het plan van aanpak en uiteindelijk ook de uitvoering en realisatie van de concrete acties. Begin 2021 zal het plan van aanpak worden opgeleverd. Vanaf 2021 gaat MRA-E in samenwerking met gemeenten aan de slag met de uitvoering van het plan van aanpak.

3.3 (Semi-)privaat laden

De uitrol van (semi-)private laadinfrastructuur blijft tot op heden nog achter bij de uitrol van publieke laadinfrastructuur. Dit komt onder andere omdat er nog veel vragen zijn over het laden op eigen terrein. Locaties voor (semi-)private oplaadpunten zijn bijvoorbeeld parkeergarages, parkeerterreinen, tankstations, horecalocaties en bedrijventerreinen.

In de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht zijn tot nu toe ca. 5.000 semi-private laadpunten gerealiseerd⁸. Dit zijn reguliere laadpunten. Door de toename van elektrische auto's is de verwachting dat er in 2030 bijna 150.000 semi-private laadpunten nodig zijn⁹.

Aanpak

Om in onze regio ook voldoende (semi-)private laadinfrastructuur te realiseren, gaan we aan de slag met een regionale visie (zie paragraaf 3.1) en plan van aanpak. Het plan

⁷ Zie [dit rapport](#).

⁸ Cijfers RVO, november 2020 (zie [link](#))

⁹ APPM (2019). Prognose laadinfrastructuur

van aanpak gaat in op de verschillende doelgroepen en locaties die er zijn rond (semi-)privaat laden (VvE's, corporaties, bedrijven(terreinen), publieke en private parkeergarages, bezoekerslocaties, logistieke hubs, etc.), welke knelpunten er nu zijn voor de uitrol van deze vorm van laden, hoe we deze knelpunten weg kunnen nemen en welke rol gemeenten en MRA-E op zich kunnen nemen. Eerder hebben we in samenwerking met de G4-steden al een handleiding opgesteld voor laadoplossingen binnen de VvE. Eenzelfde handleiding wordt opgesteld voor (semi-)publieke laadoplossingen. Een nieuwe versie van deze handleiding wordt in samenwerking tussen MRA-Elektrisch, G4, RVO, VvE Belang en de ministeries van I&W en Binnenlandse Zaken opgesteld.

Voor dit onderwerp is vanaf september 2020 een projectleider beschikbaar. De projectleider zal zich allereerst bezighouden met het opstellen van een visie, plan van aanpak en bijbehorende handleiding. Deze wordt begin 2021 afgerond. Vervolgens is de projectleider ook verantwoordelijk voor de uitvoering en realisatie van de concrete acties. De uitvoering van de acties loopt vanaf 2021.

3.4 Samenwerken, financiering en kennisdelen

Om adequaat te kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen stemt MRA-E haar activiteiten regelmatig af met andere overheden, de auto-industrie, laadpaalexploitanten, energieleveranciers en netwerkbeheerders. MRA-E deelt haar kennis over elektrisch rijden ten aanzien van beleid en aanpassingen in wet- en regelgeving en standaarden. Concreet werkt MRA-E aan de volgende onderwerpen en projecten:

- **Ondersteuning van projecten voor gebiedsontwikkeling:** Hoe kan elektrisch rijden hierin goed worden meegenomen? MRA-E biedt ondersteuning om het elektrisch vervoer te integreren in de planvorming.
- **Prijstransparantie:** Op dit moment hebben elektrische rijders nog onvoldoende inzicht in de locatie, de actuele beschikbaarheid van laadpunten en de kosten van het laden. Onvoldoende transparantie kan leiden tot een minder effectief gebruik van de (publieke) laadinfrastructuur en dus minder opbrengsten voor exploitanten. Dit maakt elektrisch rijden minder toegankelijk. MRA-Elektrisch zet samen met de G4-steden een openbare datahub op waarin alle benodigde gegevens samengebracht worden en beschikbaar gemaakt worden in een demo-app. Dit instrument heeft als doel prijstransparantie direct te verhogen. Dit is in aanvulling op de activiteiten die het NKL ontwikkelt om prijstransparantie in beeld te brengen, waar MRA-E overigens ook bij betrokken is. Daarnaast besteden we ruim aandacht aan prijstransparantie in onze concessies en contractmanagement.
- **Deelname stuurgroep en werkgroepen Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL):** Op uitnodiging van het Rijk neemt MRA-E deel aan de stuurgroep NAL. De stuurgroep zet zich in om de afspraken over laadinfrastructuur uit het klimaatakkoord concreet vorm te geven. Daarnaast neemt MRA-E actief deel aan twee werkgroepen binnen de NAL. Een rondom communicatie en een rond het thema 'versnellen proces'. Met de deelname aan deze werkgroepen wil MRA-E haar eigen kennis delen met andere regio's en betrokkenen, maar ook kennis en ervaringen ophalen. Producten die worden opgeleverd worden waar mogelijk

en wenselijk ook in de regio Noordwest toegepast. Het voornaamste doel is om van elkaar te leren en waar mogelijk gezamenlijk opgaven aan te pakken om zodoende een versnelling in gang te zetten op het gebied van elektrisch laden. Opgedane kennis en relevante ontwikkelingen kunnen vervolgens gedeeld worden met de achterban van MRA-E (bijvoorbeeld via projectgroepen of de kwartaalmonitor). Tegelijkertijd kan MRA-E ook juist vragen en dilemma's die in de regio naar voren komen inbrengen in de werkgroep en/of stuurgroep van de NAL. Afhankelijk van de behoefte van gemeenten en beschikbare capaciteit kunnen we onze betrokkenheid in de werkgroepen uitbreiden.

- **Kennis delen via communicatiekanalen MRA-E:** Het gaat hierbij om de werkzaamheden zoals eerder toegelicht in paragraaf 2.3. Zoals de regioadviseurs die gemeenten op de hoogte houden over alle ontwikkelingen. Maar ook producten en activiteiten zoals de kwartaalmonitor, de website en de maandelijkse projectgroep voor gemeenten.
- **Financiering projecten:** MRA-E ondersteunt gemeenten bij het zoeken naar financiering (o.a. subsidies) van projecten. Bijvoorbeeld bij de introductie van elektrische taxi's, elektrische deelauto's, elektrisch doelgroepenvervoer en elektrische 'last mile' goederenbezorging. MRA-E zet zich in om samenwerkingsprojecten op te zetten waarin de partners kennis en kosten delen, en samen doelen weten te realiseren die anders buiten hun bereik blijven.
- **Andere doelgroepen/vervoermiddelen:** Tot nu toe is met name ervaring opgedaan met laadinfrastructuur voor personenauto's. Met andere doelgroepen en vervoermiddelen zoals logistiek, doelgroepenvervoer, (tour)bussen is nog minder ervaring opgedaan. Een belangrijke ontwikkeling is bijvoorbeeld de invoering van zero-emissiezones. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat 30 tot 40 grote steden in 2025 een zero-emissiezone voor stadslogistiek invoeren. Om deze ontwikkeling te faciliteren is extra aandacht nodig voor laadinfrastructuur voor (stads)logistiek. MRA-E zet zich in om ook voor bovengenoemde doelgroepen en vervoermiddelen meer inzicht te krijgen in de laadbehoeften en laadmogelijkheden om zo een dekkend laadnetwerk te kunnen realiseren. Dit gebeurt in eerste instantie door het opstellen en uitvoeren van de plannen van aanpak (zie 3.2 en 3.3), maar ook door het uitvoeren van concrete projecten en het ophalen van kennis bij onder andere seminars, de NAL-werkgroepen, NAL-regio's en andere samenwerkingspartners.

4 Koppeling met nationale programma's

Vanuit het Klimaatakkoord zijn naast de NAL diverse andere programma's opgezet om de energietransitie te versnellen en de doelen uit het Klimaatakkoord van Parijs te behalen. De plannen voor laadinfrastructuur die in het kader van de NAL worden opgesteld, hebben een relatie met de Regionale Energiestrategieën (RES'en) en de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's). Deze relaties en de mogelijke koppeling met de programma's worden hieronder kort toegelicht.

4.1 Regionale energiestrategie

De Regionale Energiestrategie gaat over grootschalige opwek van duurzame energie in de gebouwde omgeving. Vanuit het Rijk is het doel gesteld om 35 Twh duurzame

energie op te wekken in heel Nederland in 2030. Elke RES-regio moet hier een bijdrage aan leveren. De focus van de RES ligt op de gebouwde omgeving. Een regio kan ervoor kiezen om mobiliteit mee te nemen in de RES, maar dit is niet verplicht. Wel zijn in de netimpactanalyses voor de RES prognoses meegenomen over elektrisch vervoer.

In de drie provincies in de NAL-regio Noordwest, liggen zes RES-regio's:

- Noord-Holland Noord
- Flevoland
- Amersfoort
- U16
- RES Foodvalley (gedeeltelijk)
- Noord-Holland Zuid

Regio Noordwest is en gaat met deze regio's in gesprek om na te gaan of mobiliteit wordt meegenomen in de RES. En zo ja, op welke manier. Voor de RES-regio Foodvalley wordt afgestemd met de regio Oost welke regio dit oppakt. Lokale plannen voor laadinfrastructuur zijn van invloed op het totale elektriciteitsnetwerk, zeker als het gaat om snellaadinfrastructuur. Daarom is het belangrijk om waar mogelijk concrete plannen voor laadinfrastructuur mee te nemen in de RES'en, als zijnde een verdieping van de mobiliteitscijfers die nu in de netimpactanalyse worden meegenomen. MRA-E onderhoudt contact met de RES-regio's (en de betrokken netbeheerders) en ondersteunt waar nodig in het proces om een zo concreet mogelijke koppeling te leggen tussen de RES en de NAL en waar mogelijk een verdieping te creëren omtrent mobiliteit en laadinfrastructuur.

De plankaarten (mogelijk inclusief snelladen) die we vanaf 2021 samen met gemeenten gaan maken, bieden waardevol inzicht voor een RES-regio. Als wij ook de plannen voor duurzame opwek kennen kan er gezamenlijk naar kansen gezocht worden om lokale opwek en gebruik te koppelen.

4.2 Regionale mobiliteitsprogramma's

In het Klimaatakkoord is afgesproken om Regionale Mobiliteitsprogramma's te ontwikkelen. Net als bij de RES en de NAL is Nederland daarvoor opgedeeld in verschillende regio's. De provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland zijn opgedeeld in twee regio's: Noord-Holland/Flevoland en Utrecht.

Het RMP is een instrument om toekomstbestendige bereikbaarheidsoplossingen te realiseren die bijdragen aan een duurzaam en robuust mobiliteitssysteem. Denk hierbij aan het integreren van leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeerveiligheid, gezondheid en klimaatdoelstellingen. In het RMP beschrijven overheden welke maatregelen op dit gebied nu al worden uitgevoerd, welke maatregelen in de nabije toekomst worden uitgevoerd en welke ambities er leven.

Om de koppeling te leggen tussen het RMP en de NAL is MRA-E in Noord-Holland en Flevoland aangesloten bij het proces van het RMP. Door in dit proces aan te sluiten bij werksessies en kennis te delen wordt een goede koppeling gelegd en krijgt laadinfrastructuur een plek in het RMP. In de provincie Utrecht is men zich nog aan het oriënteren hoe dit proces het beste opgezet kan worden. MRA-E heeft contact met de betrokken persoon binnen de provincie Utrecht en zal betrokken blijven in het

vervolgproces. Ook hier streven we naar het integreren van de plannen voor laadinfrastructuur in het RMP.

5 Monitoren van voortgang

Jaarlijks wordt door MRA-E een werkprogramma opgezet waarin ook aandacht wordt besteed aan de behaalde resultaten van het voorgaande jaar. Vanaf 2021 wordt ook jaarlijks over de voortgang van voorliggende RAL gerapporteerd aan het Rijk (IenW). Langs twee sporen bepalen we de voortgang van de RAL:

- Per actie wordt aangegeven wat de stand van zaken is en wat de verwachtingen voor komend jaar zijn. Een overzicht van de acties uit de NAL die voor gemeenten en regio van toepassing zijn is opgenomen in bijlage 1. Deze acties nemen wij op in de voortgangsrapportage.
- De voortgang wordt weergegeven aan de hand van een aantal indicatoren (zie onder).

MRA-E levert vanaf 2021 jaarlijks op 1 maart of eerder een actualisatie van het plan van aanpak op, inclusief voortgangsrapportage van het afgelopen jaar.

5.1 Indicatoren monitoring

De voortgang van de RAL wordt door middel van informatie over de volgende indicatoren inzichtelijk gemaakt voor het Rijk (IenW):

Dekking laadinfrastructuur (op te vragen bij RVO)

- Aantallen snelladers en (semi-)publieke laders per regio, provincie en gemeente
- Waar mogelijk aantallen private laadpunten en locatie van de laders

Technische specificaties laadinfrastructuur (op te vragen bij RVO)

- Vermogen van (semi-)publieke laadpunten per gemeente, provincie en regio
- AC/DC bij (semi-)publieke laadpunten per gemeente, provincie en regio

Gebruik laadinfrastructuur

- Gemiddelde bezettingsgraad bij publieke laadpunten (waar mogelijk ook bij private laadpunten)
- Percentage van laadpunten dat een hogere bezettingsgraad heeft dan 80% in de piekuren
- Opgenomen kWh publieke laadpunten (waar mogelijk ook bij snellaadpunten en private laadpunten) per regio, gemeente en provincie
- Aantal voertuigen per laadpunt

Plaatsingsproces

- Doorlooptijden per gemeente, provincie en regio
- Aantal aanvraagverzoeken per gemeente, provincie en regio

Ophalen data bij gemeenten

De indicatoren waarvoor MRA-E zelf verantwoordelijk is deze aan te leveren, zijn voor een groot deel al beschikbaar. Zo wordt op de website www.evdata.nl geaggregeerde data beschikbaar gesteld en kan het aanvraagportaal van MRA-E als bron voor veel informatie dienen. Van gemeenten binnen de regio Noordwest die niet zijn aangesloten bij de gezamenlijke aanbesteding (via MRA-E) kunnen wij deze gegevens echter niet automatisch inzien. Echter zijn wij wel in contact met deze gemeenten. Om ook de voortgang binnen deze gemeenten bij te houden, levert MRA-E een inspanning om bovenstaande data over laadinfrastructuur en het plaatsingsproces bij de gemeenten op te halen. Voor de niet-aangesloten gemeenten kan MRA-E echter geen garantie geven dat deze informatie ook werkelijk wordt opgehaald.

Bijlage 1. Acties NAL gemeenten/regio's¹⁰

Visie en beleid

- Elke gemeente stelt in de eerste helft van 2021 een integrale visie op laadinfrastructuur vast. De samenwerkingsregio kan ondersteuning bieden bij het opstellen van de visie. Deze visie wordt steeds voor twee jaar opgesteld met een zichttermijn van 10 tot 15 jaar.
- Het voorgenomen beleid op het gebied van laadinfrastructuur wordt afgestemd met de relevante netbeheerder(s).
- De samenwerkingsregio /gemeente richt zich op de uitrol van alle vormen van laden, van publiek tot privaat en van normaal tot snelladen, voor alle verschillende vormen van elektrische voertuigen.
- Samenwerkingsregio's en gemeenten zorgen voor borging van elektrisch vervoer (de laadbehoefte) in de RES, omgevingsvisie, het omgevingsplan en de regionale mobiliteitsplannen.
- Samenwerkingsregio's en gemeenten stellen samen met de Rijksoverheid en netbeheerders een slim laden (smart charging) aanpak op om overcapaciteitsbelasting van het elektriciteitsnet zoveel mogelijk te voorkomen en de uitstoot van CO₂ te verlagen doordat slim laden een effectiever gebruik van duurzame energie mogelijk maakt.

Plaatsingsbeleid

- Samenwerkingsregio's en gemeenten stellen plaatsingsbeleid op voor publieke laadinfrastructuur. Dit beleid wordt uiterlijk in de eerste helft van 2021 vastgesteld door de gemeenten. Uitgangspunt bij het beleid is het vraaggericht en proactief plaatsen van publieke laadinfrastructuur op basis van prognoses, data of vraag.
- Gemeenten en provincies wijzen geschikte locaties aan voor snellaadinfrastructuur binnen gemeentelijk en provinciaal gebied, ook voor doelgroepen (bv. taxi's of goederenlogistiek).
- Gemeenten en samenwerkingsregio's inventariseren met OV-autoriteiten en de desbetreffende netbeheerder voorafgaand aan de aanbesteding van zero emissie busvervoer mogelijke laadlocaties.
- Gemeenten en samenwerkingsregio's maken een prognose van het aantal en type laadpunten die gerealiseerd zullen worden om de toekomstige laadbehoefte te kunnen bedienen, inclusief toelichting op de onderliggende werkwijze (bijvoorbeeld (prognose) aantal verzoeken, prognose bezettingsgraad, kWh gebruik, plaatsingsbeleid).
- Samenwerkingsregio's beschrijven de werkwijze om te komen tot de geraamde aantallen (welk model wordt gehanteerd).

Private palen

- Samenwerkingsregio's en gemeenten maken in bestaande en nieuwe overeenkomsten met bedrijven aanvullende afspraken over de minimale hoeveelheid

¹⁰ Zoals opgenomen in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, zie [link](#)

laadinfrastructuur voor bedrijventerreinen. Dit gaat over bestaande bouw tot 20 parkeerplaatsen, die buiten de Europese richtlijn energieprestatie van gebouwen (EPBD) vallen.

- Samenwerkingsregio's en gemeenten maken met bedrijven afspraken om bedrijventerreinen open te stellen voor de uitrol en exploitatie van (snel)laadinfrastructuur.
- Samenwerkingsregio's en gemeenten ondersteunen bijvoorbeeld Vereniging van Eigenaren en corporaties bij het opzetten van laadinfrastructuur voor al bestaande parkeerplekken op privaat terrein.

Aanvraag- en realisatieproces

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

Prijstransparantie en informatievoorziening

- In 2020 maken de Rijksoverheid, decentrale overheden, de laadpaalexploitanten en de serviceproviders een afspraak over de wijze waarop zij tarieven zichtbaar maken voor de EV-rijder. Hierbij wordt gezorgd voor eenvoudige en eenduidige tariefcategorieën om de voorspelbaarheid van prijzen voor EV-rijders en overige betrokkenen te vergroten.

Open markten

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

Logistiek

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