

Regionale Aanpak  
Laadinfrastructuur Zuidwest

Actualisatie 2022

## Inhoudsopgave

1	Leeswijzer	3
2	Opgave	4
3	Samenwerkingsregio Zuidwest	5
4	Doelen en Aanpak RAL Zuidwest	5
4.1	Doelen	5
4.2	Aanpak	6
5	Focus voor 2022	7
5.1	Kennisontwikkeling en -deling	8
5.2	Vormen van visie en beleid	9
5.3	Prognosticeren	10
5.4	Proactief Plaatsen	11
5.5	Logistiek en Bedrijventerreinen	12
5.6	Elektrificatie Openbaar Vervoer (OV)	13
5.7	Verkenning pleziervaart	14
5.8	Laadinfra en het Elektriciteitsnet	15
5.9	Nationale Ontwikkelingen	16
6	Planning, monitoring en communicatie	17
6.1	Planning 2022	17
6.2	Monitoring	17
6.3	Communicatie	18
7	Financiën	19
7.1	Cofinanciering	19
7.2	Begroting	19
8	Structuur NAL en RAL	20
8.1	Landelijke NAL-structuur	20
8.2	Structuur RAL	20
8.3	Overige verplichtingen Samenwerkingsregio	21
9	Risico's	21
10	Bijlagen	23
10.1	Begrippenlijst	23
10.2	Partijen en verantwoordelijkheden	23
10.2.1	Provincies	23
10.2.2	Gemeenten	24
10.2.3	Netbeheerder	25
10.3	Verbinding RES en RMP	26
10.3.1	Regionale energiestrategieën (RES)	26
10.3.2	Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP)	27
10.4	Verdeling en verantwoording van de Rijksmiddelen	27
10.4.1	Virtuele verdeling middelen over de regio's	27
10.4.2	Verantwoording van de middelen aan het Rijk	27

# 1 Leeswijzer

Voor u ligt de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuidwest (RAL ZW). De provincies Zeeland en Zuid-Holland zijn hiervoor penvoerder. In de RAL ZW staat hoe we in landsdeel Zuidwest invulling geven aan de samenwerkingsregio en aan de samenwerkingsovereenkomst met de rijksoverheid (I&W). 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.

Secties 0, 0 en 4 beschrijven de opgave, samenwerkingspartners, de doelen, en de aanpak van de samenwerkingsregio. Voor 2022 heeft de regio een aantal focuspunten, die worden beschreven in sectie 5. Elk van de sub-secties weidt uit over een bepaald hoofdonderwerp, waaronder middels bulletpoints wordt aangegeven welke acties er per onderwerp genomen worden. Een opsomming van de onderwerpen volgt hieronder:

- 5.1 | Kennisontwikkeling en -deling
- 5.2 | Vormen van visie en beleid
- 5.3 | Prognosticeren
- 5.4 | Proactief Plaatsen
- 5.5 | Logistiek en Bedrijventerreinen
- 5.6 | Elektrificatie Openbaar Vervoer (OV)
- 5.7 | Verkenning pleziervaart
- 5.8 | Laadinfra en het Elektriciteitsnet
- 5.9 | Nationale Ontwikkelingen

Na de beschrijving van actiepunten is er informatie te vinden over de planning, monitoring, communicatie en financiering hiervan (6 en 7). Afsluitend is de nationale en regionale structuur beschreven (8), als ook de risico's die de samenwerkingsregio ziet voor de uitvoering van dit document (9).

## 2 Opgave

Een belangrijk onderdeel van het klimaatakkoord is inspelen op de groei van het elektrisch vervoer. De eerste prognoses, voortkomend uit het klimaatakkoord, laten zien dat er in 2030 1,9 miljoen elektrische personenauto's zijn, waarvoor 1,7 miljoen (private en (semi)publieke) laadpunten nodig zijn. De meest recente prognose van ElaadNL<sup>1</sup> stelt dat er in 2035 zo'n 4 miljoen elektrische personenauto's rondrijden (44,5% aandeel) en in 2050 zo'n 9 miljoen (zie tabel). Daarnaast verwacht ElaadNL dat in 2035 bestelbussen voor 61% elektrisch zullen zijn – dat zijn 618.600 voertuigen. Dit vraagt om een forse uitbreiding van het aantal laadpunten voor personen- en goederenvervoer over weg en water. Denk hierbij aan personenauto's, elektrische bussen en veren, doelgroepenvervoer, bestelauto's, trucks, binnenvaartschepen, mobiele werktuigen, pleziervaart en Light Electric Vehicles (LEV's), met elk hun eigen laadbehoefte en patroon.

Modaliteit	Huidig 2021	Prognose Aandeel EV		Prognose aantal EV	
		2035	2050	2035	2050
Personenauto's	3,4%	44,5%	98,6%	4.058.800	9.112.800
OV-Bussen	25%	95%		4.700	
Bestelvoertuigen	0,7%	61%		618.600	
Trucks – Stadslogistiek	0,6%	83%		25.000	
Trucks – (inter)nationaal	0%	42%		48.500	
Binnenvaart – containervaart	0%	51%		97	
Bouwmaterieel	0%	42%		24.600	

Een enorme opgave die een grote impact heeft op het elektriciteitsnet en de openbare ruimte. Uit de outlooks van ElaadNL volgt dat in 2035 zo'n 10,6 TWh aan elektriciteit nodig is voor personenvervoer, en 22,2 TWh voor alle modaliteiten<sup>2</sup> bij elkaar. Vanwege deze grote impact heeft de rijksoverheid met decentrale overheden (IPO en VNG), marktpartijen en netbeheerders afspraken gemaakt over de ontwikkeling van voldoende laadinfrastructuur en een slim dekkend, toegankelijk, betrouwbaar en betaalbaar netwerk. Deze afspraken zijn opgenomen in de [Nationale Agenda Laadinfrastructuur \(NAL\)](#).

Gezien een groot deel van de afspraken uit de NAL op regionaal of gemeentelijk niveau zal worden uitgevoerd, zijn er zes samenwerkingsregio's gevormd<sup>3</sup>. Provincies Zeeland en Zuid-Holland vormen samenwerkingsregio Zuidwest. Middels een samenwerkingsovereenkomst zijn afspraken vastgelegd tussen provincies, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) en vereniging Netbeheer Nederland. Voor de periode t/m 2023 stelt de rijksoverheid budget beschikbaar voor het opstellen en uitvoeren van een Regionale Aanpak Laadinfrastructuur.

<sup>1</sup> [https://www.elaad.nl/uploads/files/2021Q3\\_Elaad\\_Outlook\\_Personenautos\\_2050.pdf](https://www.elaad.nl/uploads/files/2021Q3_Elaad_Outlook_Personenautos_2050.pdf)

<sup>2</sup> (verkeer) wijze van vervoer: personenauto, bus, bestelbus, truck, schip, etc.

<sup>3</sup> Noord, Noordwest (MRA-E), Oost, Zuid, Zuidwest, en G4. Voor meer info [klik hier](#)

## 3 Samenwerkingsregio Zuidwest

Landsdeel Zuidwest bestaat uit de provincies Zeeland en Zuid-Holland. Gemeenten Rotterdam en Den Haag zijn wel gelegen in Zuidwest maar maken onderdeel uit van de G4 regio. De provincie Zeeland telt dertien gemeenten en is één RES regio. De provincie Zuid-Holland telt tweeënvijftig gemeenten (incl. Rotterdam en Den Haag) en zeven RES regio's<sup>4</sup>.

Samen met de netwerkbeheerders en gemeenten vormt de samenwerkingsregio de NAL-regio Zuidwest. Voor een nadere uitwerking van deze partijen en verantwoordelijkheden, zie paragraaf 10.2. In de samenwerkingsovereenkomst hebben het Rijk en samenwerkingsregio Zuidwest afspraken gemaakt om samen aan de uitrol van laadinfrastructuur voor alle soorten elektrische vervoer te werken. De samenwerkingsregio stelt daarvoor een Regionale Aanpak Laadinfrastructuur op waarin wordt beschreven op welke manier wordt samengewerkt, hoe de beschikbare Rijksmiddelen worden ingezet, hoe de cofinanciering vorm krijgt en hoe de relevante acties uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) worden opgepakt.

De samenwerkingsregio heeft een inspanningsverplichting om gemeenten te stimuleren invulling te geven aan de afspraken uit de NAL. Gemeenten bepalen zelf of zij gebruik maken van de geboden ondersteuning. Gemeenten die geen interesse hebben in ondersteuning en/of geen uitvoering geven aan de NAL worden minimaal twee keer per jaar benaderd door de samenwerkingsregio om hen te stimuleren alsnog deel te nemen.

## 4 Doelen en Aanpak RAL Zuidwest

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

### 4.1 Doelen

Het is de ambitie van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur om ervoor te zorgen dat de laadinfrastructuur geen drempel vormt bij de uitrol van elektrisch vervoer. In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur zijn om deze reden activiteiten opgenomen die zullen zorgdragen voor:

- Een voldoende dekkende laadinfrastructuur;
- een verkorting van de doorlooptijden en een strategische plaatsing van laadinfrastructuur alvorens de vraag ontstaat;
- toegankelijke informatie zoals de locatie en beschikbaarheid van de laadpunten en de laadtarieven;
- toekomstbestendige laadinfrastructuur gericht op smart charging om capaciteitsbelasting van het elektriciteitsnet zoveel mogelijk te voorkomen.

<sup>4</sup> Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), Holland Rijnland, Midden-Holland, Drechtsteden, Alblasserwaard, Hoeksche Waard en Goeree-Overflakke.

Voor de RAL Zuidwest zijn deze punten vertaald naar een het volgende hoofddoel:

*Het borgen van voldoende laadpunten door een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk in elke gemeenten te realiseren.*

De uitrol van het laadnetwerk is een enorme opgave met een grote impact op het elektriciteitsnet en de openbare ruimte. Ook is er een hoop kennis(ontwikkeling) nodig. Daarom stelt de RAL Zuidwest de volgende subdoelen:

1. **Basis op orde stellen:** de daadwerkelijke uitrol van laadinfrastructuur ligt voor een belangrijk deel bij gemeenten. Een goede basis in de vorm van een visie en beleid is daarom onmisbaar. Door het vormen van visie en beleid kan de impact op het elektriciteitsnetwerk en de openbare ruimte gestuurd en gefaseerd worden, in samenwerking met de marktpartijen en de netwerkbeheerder. Hier hangt als belangrijke voorwaarde aan vast dat gemeenten (en provincies) over voldoende middelen en uitvoeringscapaciteit beschikken om bovenstaande te bereiken. De samenwerkingsregio heeft als doel om gemeenten waar mogelijk te ondersteunen en bouwstenen aan te reiken om de basis op orde te stellen.
2. **Kennisdeling faciliteren en stimuleren:** middels de gremia binnen de RAL ZW willen de samenwerkingsregio kennisdeling in de regio faciliteren en stimuleren.
3. **Het opzetten en onderhouden van een netwerk van actoren:** laadinfra is een belangrijk onderdeel van de energietransitie, maar staat niet op zichzelf. Het is daarom belangrijk om contact te maken en te onderhouden met netwerkbeheerders, veiligheidsregio's, marktpartijen, brancheorganisaties en beleidsvelden zoals de bebouwde omgeving. Met de RAL ZW wil de samenwerkingsregio hier invulling aan geven door regelmatig af te stemmen met verschillende partijen.
4. **Ondersteunen van nationale prognoses:** gezien de grote energievraag van (elektrische) mobiliteit is het belangrijk om grip te hebben op de ontwikkeling van die mobiliteit en de bijbehorende laadinfrastructuur. Als NAL regio willen we daarom zorgen voor zo accuraat mogelijke prognoses en plankaarten waarmee groei in cijfers geografisch inzichtelijk gemaakt wordt. Dit geeft zowel houvast voor plaatsing, als ook input voor investeringsplannen van netwerkbeheerders.

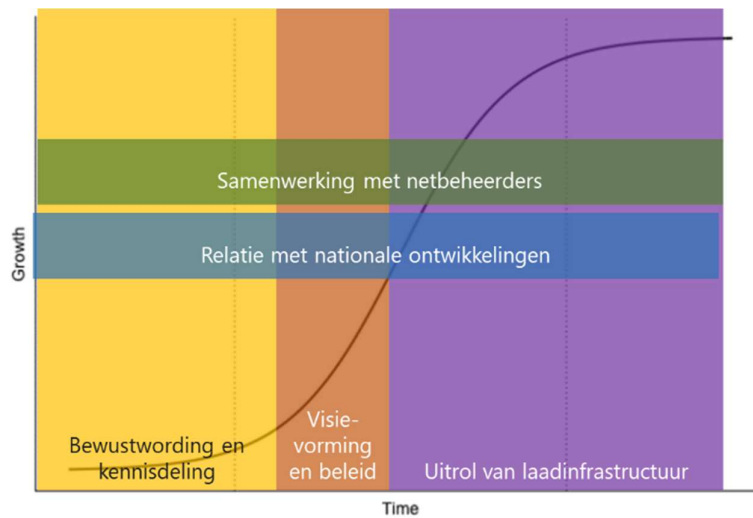
## 4.2 Aanpak

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

Bij het uitvoeren van (ondersteunende) activiteiten wordt samenwerking gezocht met regio's, gemeenten, netbeheerders maar ook met marktpartijen en kennisinstellingen. Op basis van de afspraken in de NAL en de input van gemeenten en netbeheerders hebben we de ondersteuning van de samenwerkingsregio verdeeld in 5 categorieën:

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

De categorieën kunnen continu gebruikt worden voor alle modaliteiten en afhankelijk van ontwikkelingen, zichzelf herhalen. Elke modaliteit volgt ongeveer de S-curve als ontwikkelpad. De toepassing van de categorieën op deze curve is weergegeven in onderstaande grafiek.



De rol van de overheden verandert naarmate de S-curve (en dus de ontwikkeling) vordert. Bij de gemeenten binnen de NAL-regio Zuidwest is met name behoefte aan een faciliterende en soms stimulerende en regulerende rol van de regio.

## 5 Focus voor 2022

Hieronder volgt voor verschillende onderwerpen een toelichting op de voorgestelde ondersteuning van de NAL regio Zuidwest aan de inliggende gemeenten. Voor alle maatregelen en acties geldt dat de samenwerking gezocht wordt met de landelijke NAL-organisatie en andere NAL-regio's. Het kan zijn dat een actie wordt opgepakt door een NAL-werkgroep (zie 5.9) of andere NAL-regio. Indien dat het geval is wordt participeert de samenwerkingsregio in de werkgroep om zo de onderzoeksresultaten waar mogelijk te kunnen vertalen naar een regionale uitwerking. Vanwege de vele activiteiten volgt eerst een overzicht van 9 secties die onder dit hoofdstuk vallen.

- 5.1 | Kennisontwikkeling en -deling
- 5.2 | Vormen van visie en beleid
- 5.3 | Prognosticeren
- 5.4 | Proactief Plaatsen
- 5.5 | Logistiek en Bedrijventerreinen
- 5.6 | Elektrificatie Openbaar Vervoer (OV)
- 5.7 | Verkenning pleziervaart
- 5.8 | Laadinfra en het Elektriciteitsnet
- 5.9 | Nationale Ontwikkelingen

## 5.1 Kennisontwikkeling en -deling

Zoals benoemd in de doelen van de RAL Zuidwest wordt er gericht op kennisdeling. Dit kan door middel van webinars, workshops, een community of practice of bijvoorbeeld een online portal. Er is betreffende laadinfrastructuur al veel informatie aanwezig maar deze is vaak versnipperd over meerdere websites en landelijke werkgroepen. Ook ontbreekt het soms aan duiding en verdieping. Daarom richt de samenwerkingsregio zich op het bundelen van bestaande informatie, duiden van deze informatie en op het maken van een verdiepingsslag.

In 2022 staan de volgende onderwerpen op de agenda voor duiding en/of verdieping:

- **Verlengd Private Aansluiting (VPA):** consolideren van informatie over VPA om een éénduidig standpunt te kunnen vormen, afgestemd met andere NAL-regio's
- **Laden voor VVE's:** zowel bij VVE's als bij gemeenten mist vaak nog concrete informatie over het laden voor VVE's. Voor deze partijen zal in 2022 informatie gebundeld worden zodat er slagvaardiger gewerkt kan worden. Hierbij wordt ook brandveiligheid meegenomen.
- **Multifunctionele laadobjecten:** alternatieven voor en aanvullingen op de reguliere laadpaal.
- **Laadmix:** hoe verhouden verschillende laadvormen (snel vs. regulier, privaat vs. publiek) zich tot elkaar, en hoe verhouden individuele palen zich tot laadpleinen? Wat is gewenst vanuit de optiek van het netwerk, overheid en de markt? Wat is het toekomstbeeld waar we naar toewerken?
- **Burgerparticipatie en communicatie:** publieke laadinfra is van en voor iedereen, daar hoort een stuk communicatie en participatie bij. De vraag is op welke manier effectief door burgers geparticipeerd kan worden, en hoe de communicatie zo effectief mogelijk plaatsvindt. Dit wordt onderzocht, waarbij wordt gekeken naar best practices.
- **Regelgeving ruimtelijke ontwikkeling:** hoe kan de regio inspelen op (nieuwe) ruimtelijke (her)ontwikkelingen, en welke regelgeving geldt of is hiervoor in ontwikkeling? Nieuwbouw is hierbij een belangrijk item waar laadinfra vanaf de planningsfase meegenomen kan worden. Welke civieltechnische aspecten moeten meegenomen worden, en hoe te reageren op minder parkeerlocaties?
- **Slim laden, cybersecurity en veiligheid:** Wat betekenen slim laden en (cyber)veiligheid voor de regio en het netwerk? Welke kansen zijn er en waarvoor zijn verschillende partijen verantwoordelijk?
- **Beter benutten van semipublieke en private laadpalen:** een groot deel van de laadvraag wordt reeds opgevangen via semipublieke palen en private palen. Door deze te delen, en daarmee beter te benutten kan een deel van de laadvraag van publieke infrastructuur weggenomen worden.
- **Prijsstelling:** De ambitie is om voldoende laadpunten te realiseren tegen een schappelijke prijs. Alleen die prijs is vaak erg ongrijpbaar. Om hier meer inzicht en grip op te krijgen zal hier kennis over verzameld worden. Welke prijzen worden nu gehanteerd en hoe kan in een openmarktmodel invloed uitgeoefend worden op de prijs?



Overkoepelend is de regio voornemens om de mogelijkheden voor een **Community of Practice** te onderzoeken. Dit om alle opgedane kennis op een effectieve manier te delen met gemeenten, maar ook om het contact tussen gemeenten te bevorderen. Bovenstaande is de voorlopige focus het is echter mogelijk dat andere onderwerpen gedurende het jaar centraal komen te staan als daar behoefte aan is. Het blijft daarmee een levende agenda.

## 5.2 Vormen van visie en beleid

Een belangrijke stap voor gemeenten is het opstellen van een visie en (plaatsings)beleid voor laadinfra. De visie gaat in op alle verschillende vormen van laden: van publiek tot privaat, van laden voor personen- en goederenvervoer tot laden op/aan het water. Het document schetst hiermee de ambitie van de gemeente en geeft houvast voor ontwikkeling. Met de RAL ZW werken de partners toe naar de situatie waarin alle gemeenten in 2022 beschikken over een laadvisie en plaatsingsbeleid.

Er zijn reeds verschillende formats en voorbeelden van integrale laadvisies die gemeenten kunnen (her)gebruiken. Bij veel gemeenten levert dit vragen op bij de keuzes die zij moeten maken voor elektrisch vervoer en laadinfrastructuur. Daarnaast heeft dit onderwerp in sommige gemeenten nog geen vaste afdeling gevonden en is kennis verspreid of beperkt aanwezig. Het opstellen van een laadvisie is daarom vaak een lastige opgave. Ook voor het plaatsingsbeleid zijn voorbeelden beschikbaar. Daarbij is eveneens het vermoeden dat het invullen voor gemeenten vragen oproept.

De samenwerkingsregio heeft als doel om gerichte hulp te organiseren bij het invullen van de keuzes voor laadvisies. Dit gebeurt via twee wegen: kennisvragen kunnen via het kernteam ingebracht en besproken worden en daarnaast is een (externe) sparringpartner aangesteld. De bedoeling van de sparringpartner is om gemeenten met behulp van kennis en expertise richting de juiste keuzes te helpen zonder dat de visie of het plaatsingsbeleid voor hen geschreven wordt. Hiermee blijft het eigenaarschap en de kennis bij de gemeente. De volgende onderwerpen worden hierbij meegenomen:

- **Inbedden van prognose en plankaarten:** maakt de gemeente gebruik van prognoses en/of plankaarten? Zo ja, hoe worden de kaarten ingezet t.b.v. de uitrol?
- **Adresseren van verschillende modaliteiten:** bijvoorbeeld taxi's, bestelbussen, logistiek of vervoer over water.
- **Invulling lokale situatie:** welke invloed hebben duurzaamheidsambities, aanwezige sectoren zoals toerisme en industrie, oppervlakte en inwoners, en verstedelijking?
- **Laadmix:** hulp bij invullen van verdeling tussen publiek en privaat laden, als ook de verdeling tussen regulier en snelladen, en ook laadpleinen.
- **Plaatsingsbeleid:** wanneer ga je over tot plaatsing, waar plaats je, welke eisen stel je?
- **Marktpartij-onafhankelijk online portaal:** ter ondersteuning en aanvulling van gemeentelijke- en aanvraagprocessen onderzoeken we een onafhankelijk portaal.

In 2022 zal ook bekeken worden of het opstellen van een (**regionale**) **snellaad-aanpak** logisch is. Dit gebeurt op basis van de uitkomsten van de prognoses voor snelladen zoals beschreven in paragraaf Prognosticeren5.3. In de aanpak kan (o.a.) uitgebreid worden over snelladen de verschillende vormen van snelladen, verschillende locaties (bij tankstations, op gemeentelijke en provinciale gronden, doorstroomlocaties, binnenstedelijk), en de uitrolstrategie.

## 5.3 Prognosticeren

Prognoses en plankaarten opstellen zijn kernactiviteiten van de NAL regio's. Prognoses geven een verwachting van de ontwikkeling van elektrisch rijden (voor verschillende modaliteiten) en daarmee een verwachting voor benodigde laadinfrastructuur. Deze prognoses kunnen vervolgens omgezet worden in plankaarten, waarop volgens lokale plaatsingsregels voorkeurslocaties voor laadpalen en –pleinen worden vastgelegd. De prognoses en kaarten bieden gemeenten daarmee houvast voor het opstellen van beleid en het gestructureerd uitrollen van laadinfra in de gemeente. Daarnaast zijn prognoses van grote waarde voor netwerkbeheerders om een inschatting te maken van de verwachte elektriciteitsvraag voor mobiliteit. Ten behoeve van informatievoorziening richting netwerkbeheerders werken de NAL regio's samen om een gestructureerd prognoseproces op te zetten wat aansluit op de cycli die netwerkbeheerders doorlopen. Hiermee faciliteren we de netwerkbeheerders in hun uitdaging om het netwerk toekomstbestendig te maken. Prognoses van mobiliteit dienen ook als input voor de RES-opgave.

Echter, het opstellen van prognoses en plankaarten is tijdsintensief voor zowel adviesbureaus als gemeenten. Het is een flinke data analyse aangevuld met lokale kennis van gemeenten. Daarnaast moet dit gebeuren voor verschillende modaliteiten en voor verschillende laadvormen (regulier, (ultra)snelladen, en privaat versus (semi)publiek). Het is dus geen kwestie van simpelweg een opdracht uitvragen. Wegens capaciteitsbeperkingen bij gemeenten kan niet alles tegelijk. Onderstaand volgt puntsgewijs de focus van de regio:

- **Prognose personenvervoer:** medio 2021 zijn (vernieuwde) prognoses opgeleverd voor Zuid-Hollandse gemeenten. Daarmee hebben alle gemeenten binnen regio Zuidwest nu een actuele prognose beschikbaar. Begin 2019 is door bureau Overmorgen voor alle Zeeuwse gemeenten een prognose opgeleverd. De samenwerkingsregio houdt in de gaten of actualisatie vereist is.
- **Plankaarten personenvervoer:** eind 2020 zijn de plankaarten voor alle Zeeuwse gemeenten opgeleverd, op basis van prognoses uit 2019. Veertien gemeenten in Zuid Holland hadden in 2021 al een plankaart. In juli 2021 is een opdracht gestart om voor de overige gemeenten ook een plankaart op te stellen en de bestaande 14 plankaarten te updaten. Deze kaarten zullen in Q1 2022 opgeleverd worden en geven inzicht in de plaatsing van reguliere laadpalen tot en met 2027. Ze houden rekening met personen- en bestelvoertuigen. Voor Zeeuwse gemeenten is het zeer waarschijnlijk dat er in 2022 een traject gestart wordt om plankaarten te updaten.
- **Prognoses snelladen en logistiek:** in samenwerking met provincie Noord-Holland en de G4-steden wordt voor snelladen een prognosekaart opgesteld. Snelladen heeft een regio-overstijgend karakter wat maakt dat een dergelijke samenwerking een betere resultaat oplevert. Deze analyse zal de benodigde snellaadinfrastructuur opleveren voor verschillende gebruikersgroepen, zoals:
  - Personenvervoer (bewoners, forenzen, toeristen/bezoeker);
  - Logistiek (zwaar, middelzwaar, licht/bestel);
  - Taxi- en doelgroepenvervoer.

Het gaat om prognoses voor de jaren 2025 en 2030 in verschillende scenario's; hoog, midden en laag scenario en een scenario dat uitgaat van vergaande optimalisatie van het laadnetwerk door het slim delen van beschikbare infrastructuur in tijd en ruimte. De prognoses verschaffen inzichten in het aantal en type snelladers zowel publiek, semipubliek en privaat en in de energievraag op geografisch niveau. Geplande oplevering is februari 2022.

- **Plankaarten snelladen en logistiek:** snelladen verschilt in veel opzichten van regulier laden. Naast dat het laden met een hoger vermogen gebeurt zijn locaties minder talrijk, locaties zijn vaak langs doorgaande wegen of op een doorstroomlocatie, de aansluiting en hardware is duurder, en de locaties moeten (voor logistiek) groter zijn. Op basis van de prognose voor snelladen zal beslist worden of plankaarten voor snelladen een logische vervolgstap zijn. Omdat de locaties minder talrijk zijn is het wellicht niet nodig om een plankkaart te maken. Ook andere initiatieven zoals Logistiek Laden (LOLA) zullen meegenomen worden in de beslissing om plankaarten te laten maken.
- **Plankaarten en prognoses overige modaliteiten:** ook voor overige modaliteiten zoals pleziervaart, binnenvaart, en bouwverkeer zullen prognoses opgesteld moeten worden. Echter, de regio wil in 2022 de prioriteit leggen bij de logistiek. Deze sector staat op het punt de overstap te gaan maken en heeft daarom behoefte aan een dekkend laadnetwerk. Bij vervoer over water en bouwverkeer is die urgentie minder, vandaar de keuze voor deze focus.

## 5.4 Proactief Plaatsen

Het grootste deel van de publieke laadpalen wordt geplaatst naar aanleiding van aanvragen van (toekomstige) EV-rijders of als onderdeel van een concessie. Bij reactieve plaatsing is het voordeel dat de marktpartij zekerheid van gebruik heeft en daarmee het financiële risico durft te dragen. Nadeel is dat realisatie na aanvraag lang kan duren en er weinig grip is op het totale netwerk van laadpunten. Daarnaast is vraaggestuurde plaatsing wel een oplossing voor inwoners maar niet voor toeristen en forenzen. Er zijn daarom locaties waar op basis van strategische afwegingen geplaatst moet worden, zoals aan de Nederlandse stranden en andere drukbezochte locaties. Om deze laadinfrastructuur te realiseren is proactieve plaatsing nodig. Met een visie, plaatsingsbeleid, en recente prognoses en plankaarten liggen alle elementen in lijn om proactief aan de slag te gaan met de uitrol van laadinfra.

Proactief uitrollen kan op basis van data of strategie (data gedreven of strategisch plaatsen). Het idee is om (net) voor de vraag uit te plaatsen, op basis van de verwachte vraag in de toekomst. Deze aanpak kan financiële consequenties hebben. Doordat er geen aanvrager is, is er minder zekerheid op het gebruik van de laadpaal en wellicht een groter financieel risico voor de marktpartij. De verwachting is dat er in de regio locaties zijn waar marktpartijen dat risico niet willen dragen, waardoor palen niet geplaatst worden of gemeenten moeten bijbetalen. Het is niet voor alle gemeenten duidelijk op welke wijze en onder welke voorwaarden proactieve plaatsing mogelijk is. Middels voorbeeldcasussen en 'best practices' uit andere gemeenten wil de samenwerkingsregio gemeenten ondersteunen bij het proactief uitrollen, of de afweging daarvan. Er wordt ingezet op de volgende zaken:

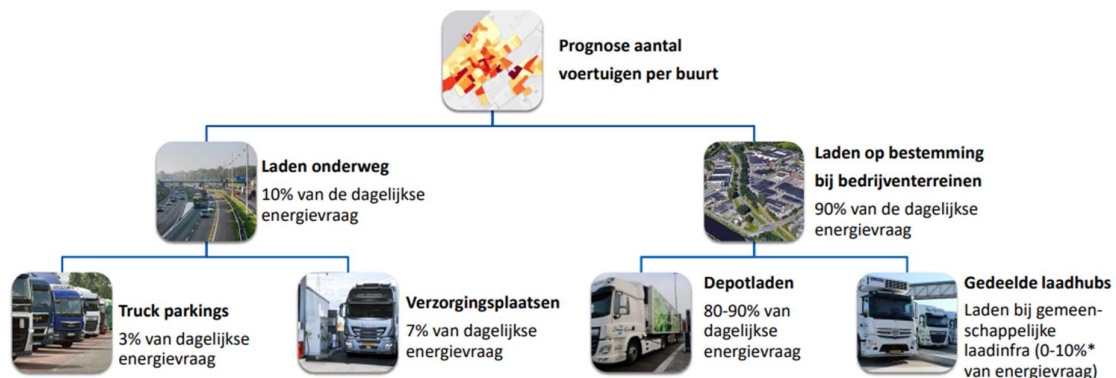
- **Actuele prognoses en plankaarten:** door de inzet van prognoses en plankaarten hebben gemeenten een tool in handen om in overleg met CPO's (Charge Point Operators) proactief te plaatsen. Met deze middelen kan een (toekomstige) businesscase onderbouwd worden.
- **Combinaties met vraaggestuurde uitrol:** vraaggestuurde plaatsing zal belangrijk blijven, maar kan deels ondervangen worden door proactieve uitrol. Hoe borgen we beide vormen van plaatsing en hoe versterken ze elkaar?
- **Verschillen in contractvormen:** De samenwerkingsregio wil onderzoeken hoe het openmarktmodel zich houdt ten opzichte van het concessiemodel en hoe proactief plaatsen een plek vindt in beide vormen. Welke vorm is in welke situatie het meest passend en hoe werkt proactieve uitrol in elk van de marktvormen?

- **Regionale verschillen:** bij bovenstaande acties houdt de samenwerkingsregio rekening met de verschillen tussen regio's en gemeenten. Er is aandacht voor maatwerk waarbij gemeenten nuances in kunnen brengen (verschil landelijk/stedelijk, toeristisch/industrieel).

De gewenste uitkomst van de proactieve uitrolstrategie is een snellere en strategische plaatsing van laadpalen. Niet alleen voor bewoners maar ook voor bezoekers en forenzen die geen aanvraag kunnen indienen. Bij deze manier van uitrollen is het doel om de kosten voor gemeenten gelijk te houden en bij voorkeur nul. Het kan uiteraard zo zijn dat een gemeente financiële ruimte heeft om laadpalen (proactief) te realiseren. Waar dat niet lukt wordt onderzocht welke financieringsmogelijkheden er zijn (anders dan een gemeente of provincie).

## 5.5 Logistiek en Bedrijventerreinen

De energietransitie vindt nu ook doorgang in de logistiek, en daarmee op bedrijventerreinen, in het goederenvervoer en in havens. De komst van Zero Emissie stadslogistiek zal voor een extra versnelling van elektrische logistiek zorgen, zowel in de steden met ZE Zones als in de omliggende gemeenten. Deze overgang naar elektrische mobiliteit brengt een grote energievraag met zich mee, zeker voor (zwaar) vrachtverkeer. Uit onderzoek<sup>5</sup> komt naar voren dat 80 tot 90% van de laadvraag voor vrachtvervoer op het depot plaatsvindt, zoals weergegeven in onderstaand overzicht.



In de praktijk geldt dat niet voor alle vormen van transport de keuze voor elektrisch al mogelijk of goed onderbouwd is. Dit geldt in grotere mate voor de binnenvaart en duurzame grond-, weg-, en waterbouw. De benodigde vermogens voor (ultrasnel)laden zijn daar vele malen groter. Dit kan leiden tot andere oplossingen, zoals bijvoorbeeld een batterijwisselstation.

Hoewel er zeker verschillen met personenvervoer zijn, vertonen zich ook gelijkenissen: niet sneller laden dan nodig, stilstaan geeft mogelijkheid tot laden, slim laden en het belangrijkste; de laadinfrastructuur zal ook aangesloten zijn op het elektriciteitsnetwerk. Vanwege dat laatste is een zo breed mogelijke afstemming van belang om daarmee gelijktijdige pieken en dalen te voorkomen. Ook kunnen initiatieven in laadinfrastructuur gekoppeld worden, waardoor maatschappelijke kosten van de netwerkaanpassingen lager blijven. Een groot deel van de opgave voor logistiek en bouwverkeer is binnen de NAL belegd in de werkgroep (WG) logistiek en de vijf subgroepen (zie onderstaand).

<sup>5</sup> Truckers komen op stroom door ElaadNL, Q3 2020

**Prognoses  
van logistieke  
laadvraag**



**Publieke  
stimulering van  
logistiek laden**



**Privaat logistiek  
laden (laden op  
bedrijventerreinen)**



**Basisnetwerk (voor  
zware logistieke  
voertuigen)**



**Laden op  
bouwlocaties**



Het is daarom van belang om als regio goed aangesloten te zijn op de WG logistiek en bijbehorende taakgroepen. Het hoofddoel hierbij is om zorg te dragen voor een goede informatiestroom richting gemeenten en bedrijven over de ontwikkeling van elektrisch vervoer en de wijze waarop zij aan de slag kunnen met laadinfra. Hierbij ligt de focus op kosten, techniek, exploitatievormen, kansen voor smart charging, koppeling met lokale duurzame energieproductie en lokale energieopslag.

- **Regionale vertaling WG logistiek:** borgen van een goede informatiestroom richting gemeenten (en bedrijven) over ontwikkeling van elektrisch vervoer en het opladen daarvan in de logistieke- en bouwsector. Hierbij wordt expliciet gekeken naar de impact van ZE-zones. De regio interpreteert de uitkomsten van de werkgroep, en vertaalt deze naar regionale acties.
- **Koppeling met Regionale Agenda ZE Stadslogistiek Zuid Holland:** de samenwerkingsregio koppelt waar mogelijk uitkomsten en acties uit de Regionale Agenda Zero Emissie Stadslogistiek Zuid-Holland met de RAL Zuidwest of andere (landelijke) ontwikkelingen. Denk hierbij aan het stimuleren van gedeelde (private) laadinfrastructuur.
- **Koppeling tussen modaliteiten:** waar laadinfrastructuur gedeeld kan worden met verschillende modaliteiten zal de efficiëntie hoger zijn, zowel qua ruimte als qua netwerkimpact. Het is belangrijk om deze koppeling te maken waar mogelijk.
- **Koppeling andere initiatieven:** we houden als regio zicht op ontwikkelingen in bijvoorbeeld het Clean Energy Hub (CEH)<sup>6</sup> programma van de topcorridors, wat zich focust op het creëren van een basisnetwerk logistieke laad en tank hubs verspreid over het land. Daarmee is ook de koppeling met het gebruik van waterstof voor logistiek gelegd. Daarnaast zijn er ook andere initiatieven vanuit de overheid en de markt die zich bezighouden met logistiek laden. De informatie die hieruit voortkomt zal, waar nodig, vertaald worden naar regionale acties.

Daarnaast is in de NAL de volgende afspraak opgenomen: “gemeenten en regio’s maken in bestaande en nieuwe samenwerkingsovereenkomsten met bedrijven aanvullende afspraken over de minimale hoeveelheid laadinfrastructuur voor bedrijventerreinen”. Dit gaat over bestaande bouw met minder dan 20 parkeerplaatsen, die buiten de Europese richtlijn energieprestatie van gebouwen (EPBD) vallen. Daarnaast worden afspraken gemaakt om bedrijventerreinen open te stellen voor uitrol en exploitatie van (snel)laadinfra. Er wordt verkend hoe invulling gegeven kan worden aan deze NAL-afpraak.

## 5.6 Elektrificatie Openbaar Vervoer (OV)

Een belangrijke opgave voor overheden is het verduurzamen van de OV-concessies, voornamelijk voor bussen en doelgroepenvervoer maar ook voor waterbussen in Zuid-Holland. Hoewel de verwachting is dat laadvraag niet direct in de openbare ruimte zal landen, is er wel een significante laadvraag die zich manifesteert op remises of andere centrale locaties (zoals stations). Het is belangrijk om deze

<sup>6</sup> <https://topcorridors.com/toekomstagenda/piiler+4/ceh-+webpagina/default.aspx>

(toekomstige) elektriciteitsvraag te documenteren en op te nemen in prognoses die als input dienen voor investeringsplannen van netwerkbeheerders.

Er ligt daarom een rol bij de samenwerkingsregio Zuidwest om deze informatie in kaart te brengen. Daarnaast ligt er een opgave om de interne organisatie te informeren over de kansen en uitdagingen die er liggen bij elektrificatie van openbaar vervoer. Daarom staan de volgende acties op:

- **Verzamelen elektriciteitsvraag OV:** waar mogelijk verzamelt de regio de toekomstige elektriciteitsvraag van bus- en doelgroepenvervoer. Dit ten behoeve van prognoses die als input dienen voor de netwerkbeheerders.
- **Informeren interne organisatie:** beide provincies, als ook de inliggende gemeenten, zijn vervoersautoriteiten. Met de opgave om het openbaar vervoer zero emissie uit te voeren komt een sterke behoefte aan kennis. Wat betreft laadinfrastructuur is de regio voldoende uitgerust om hier een bijdrage in te kunnen leveren.

## 5.7 Verkenning pleziervaart

Een groot deel van de gemeenten in regio Zuidwest grenst aan (binnen)wateren. Met een groot aantal havens voor plezierjachten ligt ook daar een opgave voor verduurzaming. Elektrificatie voor pleziervaart heeft een hoop voordelen, waaronder sterk verminderde onderhoudsbehoefte van materiaal, lagere gebruikskosten, en minder milieu- en geluidsoverlast. Echter, de kosten van batterijen zijn vaak nog een beperkende factor in de overstap voor een vervoersmiddel wat toch vaak ongebruikt in de haven ligt.

Met dalende batterijprijzen, stijgende brandstofkosten, en bovenal een enorme klimaatopgave ligt er ook voor pleziervaart een weg naar zero-emissie in het verschiet. Regio Zuidwest kent een groot wateroppervlak wat als Natura-2000 gebied is aangemerkt. Daardoor ligt er een extra stimulans voor zero-emissie om zo de stikstofuitstoot te verminderen. Zoals bij vele veranderingen ligt ook hier het kip-ei probleem op de loer. Zonder laadinfrastructuur is het lastig overstappen naar een ZE-vaartuig, terwijl laadinfrastructuur aanleggen zonder gebruikers ook niet haalbaar is. De samenwerkingsregio wil hierin een rol spelen door de volgende acties uit te voeren:

- **Onderzoeken standaardisatie in pleziervaart:** momenteel lijkt er geen standaard te zijn om elektrische plezierjachten op te laden. Door in samenwerkingen met andere regio's en marktpartijen een standaard te onderzoeken en neer te zetten kan een universele oplossing aangeboden worden die maakt dat er geen compatibiliteitsproblemen optreden.
- **Identificeren van veel-gebruikers:** een oplossing voor het doorbreken van het kip-ei probleem is het vinden van een gebruikersgroep die veelvuldig gebruik kan maken van laadinfra. Daarmee wordt de businesscase sterker, en is het mogelijk om een basisnetwerk neer te zetten. Met dat basisnetwerk kunnen ook andere gebruikers over de streep worden getrokken en zodoende overstappen op ZE-vaartuigen.
- **Stimuleren van uitrol laadinfrastructuur:** door onderzoek te doen naar de veel-gebruikers kunnen locaties aangewezen worden die hoge potentie hebben voor een basisnetwerk laadinfrastructuur voor (plezier)vaartuigen. Samen met gemeenten kijkt de regio naar vormen om dit te realiseren. Ook kijken we naar koppelkansen met andere modaliteiten, zoals bijvoorbeeld laadpalen voor personenauto's aan de kade.

## 5.8 Laadinfra en het Elektriciteitsnet

De groei van EV's en daarmee laadinfrastructuur heeft een grote impact op het elektriciteitsnet. Netbeheerders hebben daarom een sleutelrol in de uitvoering van de energietransitie. Samen met de netwerkbeheerders staan we voor de uitdaging om laadinfrastructuur uit te rollen, waarbij capaciteit van zowel het net als ook van personeel grote uitdagingen zijn.

Door het maken van prognoses voor verschillende typen laadinfrastructuur voor verschillende modaliteiten kunnen netwerkbeheerders investeringsplannen onderbouwen. Daardoor kan het net op de juiste locaties verzwakt worden. Dit geldt in het bijzonder voor de publieke laadinfrastructuur (regulier en snelladen), omdat hier vanuit overheidsinstanties gestuurd kan worden op locatie en planning. Echter, ook op bedrijventerreinen en in woonwijken zal privaat laden een grote energievraag kennen. Ook hier valt op te sturen door het aanbieden van bijvoorbeeld collectieve (snel)laadpleinen. Vooral voor bedrijven zal dit een oplossing bieden omdat dit investeringsrisico's uit handen neemt.

Verzwaren is echter niet de enige optie, ook het sturen en beperken van de vraag is een belangrijke oplossingsrichting om laadinfra in te kunnen bedden in het huidige elektriciteitsnetwerk. Dit kan middels slim-laden (het afstemmen van de laadvraag op het beschikbare vermogen). EV's hoeven namelijk niet altijd op vol vermogen te laden, of helemaal vol geladen te worden. Implementatie van slim laden kan enerzijds netverzwaring voorkomen (maatschappelijke kosten) en anderzijds zorgen voor een kleinere benodigde aansluiting (kosten exploitant). Ook bidirectioneel laden valt onder slim laden, en kan een bijdrage leveren aan het balanceren van het net. Met deze slimme laadoplossingen kunnen EV's helpen om vraag en aanbod van (hernieuwbare) energie beter te balanceren. Daarmee raakt de NAL de bredere energietransitie en ontwikkelingen zoals de Regionale Energiestrategieën.

Om een succesvolle uitrol van laadinfrastructuur te borgen, nemen we de volgende acties met betrekking tot inbedding van laadinfra in het netwerk:

1. **Prognoses:** ElaadNL maakt jaarlijks kwantitatieve prognoses op buurtniveau voor laadinfrastructuur. Deze cijfers worden tot op heden gebruikt door de netwerkbeheerders voor netimpact analyses en investeringsplannen. Deze prognoses missen echter nog een stuk lokale invulling, zoals toerisme, seizoensinvloeden, en logistieke processen. Binnen de RAL ZW worden prognoses verrijkt met lokale kennis, en vervolgens afgestemd met en aangedragen aan de netwerkbeheerders en ElaadNL ten behoeve van investeringsplannen.
2. **Afstemming met netwerkbeheerders:** Regionaal gezien zorgt de samenwerkingsregio ervoor dat samenwerking tussen netwerkbeheerders en de regionale partijen op het gebied van laadinfra helder is en goed georganiseerd is. Waar nodig sluiten netwerkbeheerders aan bij het kernteam RAL ZW (op eigen initiatief of indien gevraagd). Daarnaast is er een apart overleg over netcapaciteit en planning zodat eventuele knelpunten en (nieuw) beleid tijdig bekend zijn. Op nationaal niveau sluit ElaadNL namens de netwerkbeheerders aan bij de NAL stuurgroep en werkgroepen (zie paragraaf 5.9). Ook is er een afstemmingsoverleg tussen de regio's en netwerkbeheerders, met ElaadNL en vertegenwoordigers van alle netwerkbeheerders (Regionaal Coördinatieteam Mobiliteit – RCtM).
3. **Samenwerking netwerkbeheerders:** bij regionale projecten als ook voor projecten die op nationaal niveau (binnen de NAL) spelen is het de taak aan de regio('s) om te zorgen dat ook de netwerkbeheerder aan kan sluiten. Dit is van belang om het perspectief van het elektriciteitsnetwerk mee te krijgen en daarmee inzicht te hebben in (on)mogelijkheden.

4. **Planmatige uitrol:** door proactief plaatsen zijn doorlooptijden voor plaatsing minder van invloed dan wanneer er vraaggestuurd wordt aangelegd. Ook biedt een planmatige uitrol van laadinfrastructuur mogelijkheden om werkzaamheden die nodig zijn voor de aanleg van een laadpunt, te combineren in één arbeidsgang<sup>7</sup>. Bij grotere aansluitingen (> 3x35A, o.a. laadpleinen en snelladers), wordt dit bemoeilijkt omdat er extra werkzaamheden en keuringen (veiligheid) worden uitgevoerd die niet altijd passen binnen één arbeidsgang.

## 5.9 Nationale Ontwikkelingen

Overkoepelende thema's worden vaak landelijk onderzocht en uitgewerkt. Vaak ligt de daadwerkelijke uitvoering juist op lokaal niveau (bij gemeenten). De Samenwerkingsregio heeft daarom een belangrijke rol in het verbinden van de nationale (NAL-) ontwikkelingen met de regio. Voorbeelden zijn bijvoorbeeld stimuleringsregelingen die koopgedrag beïnvloeden, of ontwikkelingen in technologie of protocollen. Het is belangrijk dit te volgen en de lokale impact te voorzien. De samenwerkingsregio is hierin de schakel tussen lokaal en nationaal niveau.

De NAL omvat de volgende werkgroepen waarin grotere thema's worden behandeld:

#	Werkgroep	Deelname	Opmerking
1	<b>Versnellen proces</b>	<b>Ja</b>	<b>Actieve deelname door regiovertegenwoordiger</b>
2	Open protocollen en Open markten	Nee	Passief volgend
3	Smart Charging	Nee	Passief volgend
4	<b>Logistiek</b>	<b>Ja</b>	<b>Deelname door logistieke expert prov. Zeeland</b>
5	Veiligheid en cyber security	Nee	Passief volgend
6	Communicatie	Nee	Passief volgend

De samenwerkingsregio neemt de volgende acties betreffende nationale ontwikkelingen:

1. **Passieve deelname:** In de NAL is afgesproken dat een aantal zaken nationaal (door het Rijk) opgepakt wordt. Dit gaat om werkgroep 2, 3, 5 en 6. Uiteraard is hier ook regionale deelname gewenst. Regio Zuidwest kiest er (wegens capaciteit) voor om niet actief aan te haken bij deze werkgroepen. De regio volgt de nationale ontwikkelingen en past die in de regionale aanpak waar mogelijk toe.
2. **Logistiek:** Regio Zuidwest kent veel logistieke stromen, zowel over water als over de weg. Namens regio zuidwest neemt Zeeland deel aan de landelijke werkgroep logistiek. De kennis die uit deze werkgroep voortkomt vloeit op die manier terug naar de regio. Met de ambitie voor ZE-zones in 2025 is het cruciaal dat er een betrouwbare (snel)laadnetwerk is wat aansluit op de behoeften van de logistiek sector.
3. **Versnellen proces:** de werkgroep 'versnellen proces' richt zich op acties waarmee de uitrol van laadinfra versoepelt. Hieraan neemt de regio actief deel, en draagt zo zorg om producten die voortkomen uit de werkgroep regionaal in te bedden.
4. **Terugkoppeling regionale informatie:** de samenwerkingsregio zorgt er dus via bovenstaande punten voor dat informatie binnen de regio landt. Anderzijds zorgt de samenwerkingsregio er ook voor dat relevante regionale (lokale) ontwikkelingen worden teruggekoppeld binnen de werkgroepen en de stuurgroep zodat regio's van elkaar kunnen leren.

<sup>7</sup> Bij het werken met één arbeidsgang wordt een de aansluiting op het net en de plaatsing van de paal in één keer gedaan. Dit is niet overal de standaard.



## 6 Planning, monitoring en communicatie

Wat betreft de planning en monitoring zijn de nodige afspraken gemaakt in de NAL en verder uitgewerkt in de handreikingen voor samenwerkingsregio's. Hierin is voor enkele zaken ook een planning opgenomen. In de volgende drie secties worden planning, monitoring en communicatie verder toegelicht.

### 6.1 Planning 2022

Op basis van de focus, zoals beschreven in hoofdstuk 5, kan een globale planning voor 2022 gemaakt worden. Hierbij is van een aantal elementen met grote zekerheid een start en/of eindperiode aan te geven. Echter, de ervaring leert dat door de nieuwigheid van het onderwerp er gedurende het jaar behoorlijk wat kan verschuiven qua prioriteiten. Het is dan ook niet de intentie om de planning in dit document al volledig vast te leggen. Op hoofdlijnen geldt echter het volgende:

<b>1<sup>ste</sup> Kwartaal</b>	Oplevering prognoses snelladen en logistiek	Februari
	Beslissing participatietool	Februari
	Oplevering plankaarten Zuid-Holland	Maart
	Start opzet kennisbank/Community (VPA, VVE, Laadmix)	Maart
	Oplevering voortgangsrapportage	Maart
	Ingebruikname online aanvraagportaal	Maart
	Ondersteuning visie en beleid	Jan, Feb, Mrt
<b>2<sup>de</sup> Kwartaal</b>	Verkenning Snellaad-aanpak	April
	Uitvraag Plankaarten voor Zeeuwse gemeenten	Mei
	Vertaling uitkomst laadbehoefte bedrijventerreinen (WG Logistiek)	Mei
	Opstellen Snellaad-aanpak (opvolgend op verkenning)	Mei/Jun
	Uitvraag onderzoek laadbehoefte pleziervaart	Jun
	Ondersteuning visie en beleid	April, Mei, Jun
<b>3<sup>de</sup> Kwartaal</b>	Aanleveren prognoses voor netwerkbeheerders	September
	Oplevering plankaarten Zeeuwse gemeenten	September
	Ontwikkelen Kennisitems	Jul, Aug, Sep
<b>4<sup>de</sup> Kwartaal</b>	Opstellen RAL ZW 2023	November
	Evalueren RAL ZW 2022	December
	Ontwikkelen Kennisitems	Okt, Nov, Dec
<b>Doorlopend</b>	Kennisbank/Community onderhouden	Continue
	Kernteamoverleg en overleg netwerkbeheerders	Continue
	Koppeling nationale en regionale initiatieven (ZE-stadslogistiek)	Continue
	Deelname werkgroepen NAL (selectie)	Continue

### 6.2 Monitoring

Jaarlijks wordt er door elke NAL-regio aan het einde van Q1 een voortgangsrapportage aan het ministerie van I&W geleverd. Voor het maken van deze voortgangsrapportage is een handreiking aangeleverd. Hierin wordt beschreven dat ten minste het volgende aan bod komt in de rapportage:

- Voortgang programmatische aanpak, zoals beschreven in het Plan van Aanpak van de regio;
- De voortgang uitgedrukt in monitoring indicatoren;
- De financiële realisatie van de uitvoering van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur

Wat betreft monitoring indicatoren worden er vier categorieën onderscheiden: dekking (aantallen en locatie van laadpunten), technische specificaties, gebruiksdata, en plaatsingsproces. Alleen voor de laatstgenoemde categorie moet de regio data aanleveren in de vorm van:

- Doorlooptijden<sup>8</sup> van aanvragen met onderscheid in data- en vraaggestuurd plaatsing.
- Aantal aanvraagverzoeken met onderscheid tussen toegekend, afgewezen of in behandeling.

Daarnaast zal gerapporteerd worden:

- Aangesloten gemeenten
- Gemeenten met een integrale laadvisie
- Gemeenten met vastgesteld plaatsingsbeleid
- Gemeenten met aangescherpte prognose
- Concessiemodel vs. Vergunningenmodel (of faciliteren niet).

Gemeenten worden voor bovenstaande informatie maximaal twee keer per jaar benaderd. De samenwerkingsregio levert een inspanning om de benodigde data voor (semi) publiek laadpalen aan te leveren, maar kan geen garanties geven gezien de vele verschillende eigenaars en beheerders van de laadpalen. Op basis van de aangeleverde gegevens stelt de regio de voortgangsrapportage op.

## 6.3 Communicatie

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

We communiceren op basis van de landelijke afspraken NAL en de NAL Samenwerkingsregio Zuidwest. Doel hiervan is dat alle betrokken gemeenten op de hoogte zijn van waar, hoe, wanneer en op welke voorwaarden zij ondersteuning kunnen krijgen om de uitrol van laadinfrastructuur in hun gemeente te versnellen. Daarnaast zorgt de samenwerkingsregio dat gemeenten zich ervan bewust zijn dat ze een opgave hebben betreffende laadinfrastructuur, namelijk dat deze geen drempel vormt voor de groei van elektrische voer- en vaartuigen in Nederland (conform doelstelling NAL). Waar nodig worden provinciale en gemeentelijke communicatieadviseurs betrokken en gaan na welke behoefte zij hebben aan ondersteuning.

We maken zoveel mogelijk gebruik van bestaande communicatiemiddelen en -kanalen en sluiten waar mogelijk aan bij bestaande communicatietrajecten en (regionale) overlegstructuren richting onze doelgroepen. We gebruiken de landelijke NAL-website om nieuwsberichten vanuit de RAL ZW te delen en om informatie met onze (regionale) partners uit te wisselen. Indien nodig worden communicatiemiddelen afgestemd met de landelijke werkgroep communicatie zodat we eenduidig communiceren en de afzenders, NAL en de Samenwerkingsregio, herkend worden.

<sup>8</sup> De doorlooptijd start zodra er een aanvraag binnenkomt, of zodra er via de analyse (data) een signaal komt dat er een laadpaal geplaatst moet worden. De doorlooptijd eindigt zodra de laadpaal gebruik kan worden door de EV-rijder.

## 7 Financiën

De samenwerkingsregio beschikt over €2.120.047,- aan specifieke uitkering (SPUK) voor de periode tot en met december 2023. Dit bedrag wordt besteed aan ondersteunende activiteiten voor gemeenten op het vlak van beleid en uitvoering voor laadinfra. Zoals vastgesteld in de samenwerkingsovereenkomst en de SPUK RAL tussen het Rijk en de provincies is het rijksbudget in beheer van de samenwerkingsregio. Om zo efficiënt mogelijk gebruik te maken van de rijksbijdrage worden opdrachten en adviezen door de samenwerkingsregio ingekocht en begeleid. Met een inzet op adviezen en producten waar alle gemeenten gebruik van kunnen maken wordt kostenvoordeel behaald en wordt provinciale capaciteit ingezet voor het begeleiden van opdrachten wat inzet bij gemeenten scheelt.

Over de inzet van de rijksbijdrage blijven rijk, gemeenten en provincies met elkaar in gesprek. Met de jaarlijkse actualisatie wordt de begroting verder aangescherpt. Zo houdt de regio de vinger aan de pols betreffende financiën en activiteiten. De bijdrage van het Rijk overbrugt de eerste periode van deze grote opgave. De regio blijft vooruitkijken en denkt in samenwerking met de andere NAL regio's over de activiteiten en benodigde middelen die na 2023 beoogd worden. Met het fit for 55 pakket en de ambities op gebied van mobiliteit is de opgave namelijk met zekerheid niet klaar na 2023. In 2022 kijkt de regio samen met I&W naar een nieuwe samenwerking om ook na 2023 activiteiten te ontplooiën op het gebied van laadinfrastructuur. Dit is mede afhankelijk van de opvolging van het advies zoals opgesteld in het ROB rapport<sup>9</sup>.

### 7.1 Cofinanciering

Tegenover de bijdrage van het rijk staat (in kind) cofinanciering vanuit de regio. Deze in kind cofinanciering bestaat uit werkzaamheden van gemeenten die gemoeid zijn met het plaatsen van publieke laadpunten, waarbij een vaste prijs per gerealiseerd publiek laadpunt van 800,- euro gehanteerd wordt. De provinciale inspanningen zijn niet meegenomen als cofinanciering omdat die niet direct aan het realiseren van laadpunten toe te delen zijn. De provincies dragen bij door middel van het uitvoeren van de RAL ZW. Dit gebeurt momenteel door de inzet van circa 1,2 FTE (gezamenlijk). In 2021 is gebleken dat een deze 1,2 FTE niet voldoende is om aan alle initiatieven van de NAL deel te nemen, ook in 2022 zal dit zich uiten in bijvoorbeeld afwezigheid bij bepaalde werkgroepen (zie hoofdstuk 5.9).

De regio heeft, gebaseerd op cijfers van het RVO, sinds het begin van de RAL ZW (juli 2020) 3.331 palen gerealiseerd (31-dec-2021). Met een cofinanciering van 800,- euro per paal komt dit neer op een gerealiseerde cofinanciering van 2.665.800,00 euro. De cofinanciering is daarmee voldaan en overschreden. Naar verwachting worden er tot eind 2023 nog eens 7.000 palen geplaatst, wat resulteert in een totale bijdrage van 8,3 miljoen euro.

### 7.2 Begroting

In de begroting wordt de verdeling van de rijksmiddelen bijgehouden voor alle uitgevoerde en nog uit te voeren activiteiten waarin de samenwerkingsregio ondersteuning aanbiedt. Hierbij wordt rekening gehouden met de verdeling van de middelen over de regio's en provincies (zie bijlage 10.4.1). De begroting is gebaseerd op activiteiten die we met de kennis van nu zouden moeten ontplooiën t.b.v.

<sup>9</sup> <https://www.raadopenbaarbestuur.nl/actueel/nieuws/2021/01/25/van-parijs-naar-praktijk-18-miljard-euro-nodig-voor-lokale-uitvoering-klimaatakkoord>

van de groei van laadinfrastructuur. Daarnaast is dit een inschatting op basis van bedragen uit de markt zoals we die nu kennen. De kosten van de activiteiten worden gedekt door budget van het Rijk.

Met de beoogde activiteiten komt de regio uit op een bedrag van € 1,35 miljoen aan uitgaven tot en met het einde van de samenwerkingsovereenkomst. In onderstaande tabel is dit uitgesplitst per jaar. Hierbij valt op dat in 2021 weinig geld is uitgegeven. Dit is onder andere te wijten aan een inwerkperiode voor de RAL Zuidwest, capaciteitstekort/personeelwisseling en enkele opdrachten die veel tijd vroegen. In 2022 zal het aantal uitvragen oplopen en daarmee meer budget aangesproken worden.

Jaar	2021	2022	2023	Eindtotaal
Bedrag	€ 130.000	€ 780.000	€ 440.000	€ 1.350.000

De begroting blijft hiermee € 770.000 onder het SPUK plafond van 2,1 miljoen. Het resterende budget kan aangewend worden voor uitgaven die nog niet scherp in zicht zijn, zoals eventuele inhuur van aanvullende capaciteit en de ontwikkeling van kennisvraagstukken die op dit moment nog niet spelen.

## 8 Structuur NAL en RAL

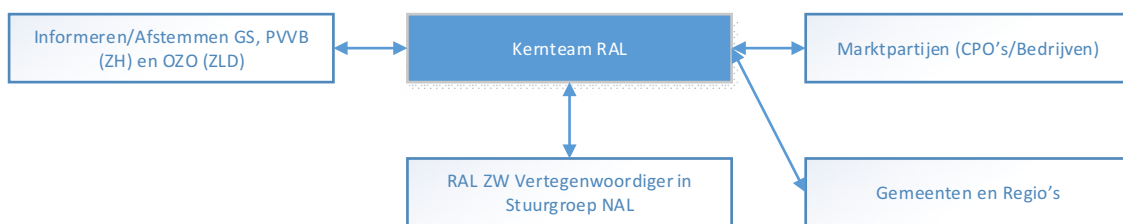
In de volgende twee secties wordt de structuur van de landelijke organisatie ook als de regionale structuur beschreven.

### 8.1 Landelijke NAL-structuur

De landelijke NAL-structuur bestaat uit een stuurgroep en 5 inhoudelijke werkgroepen. Als NAL-regio nemen we deel aan de werkgroepen 'Versnellen werkproces' en 'Logistiek'. Bij de andere werkgroepen zijn we aangehaakt als agenda lid, via de landelijke Stuurgroep, en/of werken we samen in de uitvoering. Afhankelijk van de voortgang, behoefte van gemeenten en beschikbare capaciteit kunnen we onze betrokkenheid in de werkgroepen veranderen/uitbreiden. Zie verder voor de landelijke structuur de NAL website<sup>10</sup>.

### 8.2 Structuur RAL

De RAL Zuidwest wordt uitgevoerd middels de volgende structuur:



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

<sup>10</sup> <https://agendalaadinfrastructuur.nl>

- **Kernteam:** Het kernteam bestaat uit de provinciale vertegenwoordigers, regionale vertegenwoordigers, en waar nodig de netwerkbeheerders en komt eens in de 6 weken bij elkaar. Het kernteam zorgt voor regie op de uitvoering, actualisatie en monitoring van de RAL ZW. Daarnaast wordt in dit gremium de (regionale en lokale) uitvoering besproken en nationale kennis gedeeld. Daarnaast heeft het kernteam de volgende taken:
  - Betrekken van gemeenten binnen de regio bij realisatie van laadinfrastructuur
  - Regiovertegenwoordigers dragen zorg voor de afstemming met gemeentelijke werkgroepen in hun regio
  - Afstemming met gemeenten Rotterdam en Den Haag (NAL Regio G4).
  - Informeren van bestuurders: GS/PS, wethouders/raden, en bestuur netwerkbeheerder
  - Communicatie op het niveau van de samenwerkingsregio
  - Organiseren van het netwerk van laadinfra-betrokkenen binnen de regio (overheden, marktpartijen, onderwijsinstellingen, e-rijders (evt. via brancheorganisaties). Er wordt actief contact gezocht met exploitanten van laadinfra, ondernemers en bedrijven.

### 8.3 Overige verplichtingen Samenwerkingsregio

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

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

## 9 Risico's

Er zijn een aantal risico's die het uitvoeren van de RAL ZW in de weg kunnen staan. Capaciteit speelt hierin een centrale rol, zoals uit onderstaande punten blijkt:

- **Capaciteit gemeenten:** Gemeenten reageren positief op ondersteuning van de Samenwerkingsregio maar geven nadrukkelijk aan dat ook met de voorgestelde ondersteuning de beschikbare capaciteit en middelen een probleem blijven. Gemeenten vragen een structurele oplossing, bijvoorbeeld het ophogen van het gemeentefonds. Dit signaal benoemen we hier omdat het invloed kan hebben op de effectiviteit van de samenwerkingsregio. Vanuit het IPO en het RCtM wordt actie genomen om dit onder de aandacht te brengen, met als ideale oplossing de inzet van extra capaciteit bij gemeenten. Echter, het is vooralsnog onbekend of er daadwerkelijk extra capaciteit beschikbaar komt. Dit is mede afhankelijk van hoe met het ROB-advies<sup>11</sup> wordt omgegaan. Vanuit de RAL ZW ondersteunen we gemeenten ondertussen door vraagstukken gezamenlijk op te pakken en aan te besteden en hulp aan te bieden voor het opstellen van o.a. prognose- en plankaarten. Ook zal in 2022 verkend worden of de inzet van laadconsulenten voor specifieke gemeenten en regio's wenselijk is, met oog voor de structurele borging van kennis bij gemeenten en regio's.

<sup>11</sup> <https://www.raadopenbaarbestuur.nl/actueel/nieuws/2021/01/25/van-parijs-naar-praktijk-18-miljard-euro-nodig-voor-lokale-uitvoering-klimaatakkoord>

- **Netwerkcapaciteit:** netbeheerders signaleren dat het netwerk landelijk tegen limieten aanloopt qua invoeding en belasting. Dit laatste is problematisch omdat dit kan leiden tot vertraging in het aansluiten van laadinfrastructuur. De verwachting is dat dit vooral gaat spelen bij hoog vermogen laders, zoals snelladers en laders voor logistiek op depots en bedrijventerreinen. Door prognoses zo accuraat mogelijk te maken en frequent en vroegtijdig met netwerkbeheerders te overleggen kunnen problemen (deels) ondervangen worden.
- **Capaciteit uitvoerend personeel:** netwerkbeheerders, CPO's, en installateurs kampen met tekorten aan personeel waardoor uitvoering van werkzaamheden vertraging oploopt. Tot op heden zijn de problemen te overzien door ver vooruit te plannen en bijvoorbeeld meerdere palen tegelijk aan te sluiten (laadpleinen). Echter, mocht het capaciteitstekort toenemen kan de uitbreiding van het elektriciteitsnetwerk als ook de uitrol van het laadnetwerk vertraging oplopen. Aan dit punt wordt nationaal aandacht besteed.
- **Capaciteit Provincies:** zoals eerder genoemd leveren de provincies Zuid-Holland en Zeeland gezamenlijk circa 1,2 FTE. In 2021 is gebleken dat dit erg mager is, en de samenwerkingsregio daarmee niet aanwezig kan zijn in alle werkgroepen. Nu ook andere modaliteiten (binnenvaart, pleziervaart, bouw, en logistiek) in versnelling lijken te raken komt er veel werk op de samenwerkingsregio af. Het risico met de huidige bezetting is daarbij dat er niet op elke modaliteit actief gehandeld kan worden, en daardoor op bepaalde vlakken achter kunnen raken t.o.v. het landelijke kennis en uitvoeringsniveau. Dit kan deels opgevangen worden door externe inhuur, echter daar zit het nadeel aan dat kennis niet structureel landt bij de provincie. Voorsnog zullen door het capaciteitstekort binnenvaart en bouwlogistiek niet opgepakt worden door de samenwerkingsregio. Voor beide provincies geldt wel dat er collega's werken aan onderwerpen die hieraan raken, zoals de realisatie van Clean Energy Hubs.
- **Schaarste aan grondstoffen:** momenteel kampen vele industrieën met een tekort aan grondstoffen en producten. Een belangrijk voorbeeld hiervan zijn semiconductors. Door de stijgende vraag naar slimme en 'connected' producten is er een enorme vraag naar semiconductors (chips) ontstaan waaraan de supply chain niet kan voldoen. Dit heeft impact op de productie, en daarmee levertijden, van (elektrische) auto's, laadpalen, telefoons, computers, en eigenlijk alles met een chip. Door grondstoffetekorten zijn ook materialen voor uitbreiding van het elektriciteitsnet schaars (kabels, transformatoren, etc.). Er is dus een risico dat projecten vertraagd worden, waardoor de snelheid van de energietransitie (in mobiliteit) afneemt. Om dit tegen te gaan moet er verder vooruit gedacht worden middels prognoses. Dit zorgt ervoor dat netwerkbeheerders op tijd kunnen beginnen met netwerkuitbreiding, en de benodigde materialen voor realisatie (ook laadinfra) eerder besteld kan worden.

## 10 Bijlagen

In deze bijlage is aanvullende informatie te vinden om extra context te geven aan het voorgaande.

### 10.1 Begrippenlijst

Afkorting of Begrip	Uitleg
NAL	Nationale Agenda Laadinfrastructuur
RAL	Regionale Aanpak Laadinfrastructuur
RAL ZW	Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuidwest
Landsdeel Zuidwest	Geografisch grondgebied provincies Zeeland en Zuid-Holland
Samenwerkingsregio Zuidwest	Organisatievorm provincies Zeeland en Zuid-Holland in het kader van de NAL
RES	Regionale Energiestrategie
RMP	Regionaal Mobiliteitsprogramma zoals bedoeld in het Klimaatakkoord
Regio's	gelijk aan de RES regio's: Zeeland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Holland Rijnland, Midden-Holland, Drechtsteden, Alblasserwaard, Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee
Gemeenten	Inliggende gemeenten van landsdeel Zuidwest
Netbeheerders	Stedin, Liander, Westland infra
CPO	Charge Point Operator, ofwel laadpaal exploitant

### 10.2 Partijen en verantwoordelijkheden

Hieronder volgt een overzicht van de partijen en hun verantwoordelijkheden.

#### 10.2.1 Provincies

De provincies Zeeland en Zuid-Holland vormen formeel samenwerkingsregio Zuidwest en hebben zich gecommitteerd aan de afspraken uit de samenwerkingsovereenkomst met het ministerie van I&W en Netbeheer Nederland. Dat betekent o.a. dat provincies:

- Menskracht beschikbaar stellen t.b.v. het opstellen en (laten) uitvoeren van de RAL.
- Besteding van de rijksmiddelen en cofinanciering aan de rijksoverheid verantwoorden.
- Rapporteren de voortgang aan het ministerie van I&W en de landelijke NAL-stuurgroep.
- Verantwoordelijk zijn om de samenwerkingsregio op te zetten, de ondersteuning vorm te geven, en penvoerder zijn voor de RAL ZW. Dat gebeurt nadrukkelijk samen met gemeenten en de netbeheerders.

Naast een procesrol hebben de provincies een inhoudelijke rol, bijvoorbeeld op het gebied van laadinfrastructuur voor OV, (snel)laadlocaties langs provinciale wegen en bij provinciale gebouwen en locaties. Voor deze onderwerpen pakken de provincies de verantwoordelijkheid om invulling te geven aan de gerelateerde afspraken uit de NAL.

Ook hebben ze een verantwoordelijkheid om intern de verbindingen te leggen met thema's en projecten die raakvlak hebben met laadinfrastructuur. Voorbeelden zijn de RES'en, RMP's, aardgasloze wijken, Clean Energy Hubs, beleid voor tank- en laadinfrastructuur en (regionale)mobiliteitshubs, provinciale Omgevingsvisie etc. Ook voor regio specifieke of regio overstijgende laadinfrastructuur moeten de provincies inhoudelijk meedenken, denk bijvoorbeeld aan laadinfrastructuur voor binnenvaart, logistiek en laadinfrastructuur voor toeristen.

### 10.2.2 Gemeenten

Gemeenten hebben een belangrijke rol in de uitrol van laadinfrastructuur. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor (het faciliteren van) de uitrol van laadinfra in de openbare ruimte binnen gemeentegrenzen. Hierbij is het belangrijk dat de laadinfra op de juiste plek geplaatst wordt en een goede ruimtelijke inpassing kent, zowel voor de EV-rijder als de omwonende die (nog) niet elektrisch rijdt. De NAL biedt met kennis en tools een goede basis om als gemeente (meer of een betere) regie te nemen en te zorgen voor een goede inpassing van laadinfra in o.a. het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid.

De belangrijkste acties uit de NAL voor gemeenten (al dan niet met andere partijen) zijn:

- Het opstellen van een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid
- De vertaling van laadinfra beleid naar de RES'en, RMP's, Omgevingsvisie en omgevingsplannen
- Het aanwijzen van snellaadlocaties en laadpleinen in binnenstedelijk gebied
- Het inventariseren van mogelijke laadlocaties voor busvervoer
- Met bedrijven aanvullende afspraken maken over de minimale hoeveelheid laadinfrastructuur voor bedrijventerreinen

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

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

De gemeente is zelf verantwoordelijk voor het opstellen en vaststellen van beleid, inclusief bijbehorende besluitvormingsprocessen. Dit geldt ook voor het verbinden met gerelateerde beleidsvelden en de besluitvorming over de inrichting van realisatie van laadpunten, bijvoorbeeld door deel te nemen aan een regionale aanbesteding voor publieke laadinfrastructuur. Gemeenten hebben zelf belang bij een visie en plaatsingsbeleid. Het is duidelijk dat het aantal elektrische voer- en vaartuigen de komende jaren fors zal toenemen. Hier liggen ook raakvlakken met lokale economische, ruimtelijke, milieu en leefbaarheidsvraagstukken. Bijvoorbeeld, door de stikstofproblematiek kan een versnelling ontstaan in de acceptatie en het gebruik van elektrische voertuigen (zoals mobiele werktuigen in de bouw). Deze versnelling heeft invloed op de snelheid en ontwikkeling van laadinfrastructuur voor deze toepassingen. Het meenemen van de omslag van fossiel naar elektrisch vervoer is ook relevant bij stikstofberekeningen rond bijvoorbeeld Natura 2000 gebieden en langs binnenvaartroutes.

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



De samenwerkingsregio biedt ondersteuning aan gemeenten door activiteiten op het gebied van bewustwording en kennisdeling, visievorming en beleid, en uitrol van laadinfrastructuur te ontplooiën. Daarnaast wordt invulling gegeven aan de samenwerking met netbeheerders en de relatie met nationale ontwikkelingen. 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. 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 RAL Zuidwest.

### 10.2.3 Netbeheerder

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

Via Netbeheer Nederland zijn de regionale netbeheerders (Liander, Stedin en Westlandinfra) gebonden aan de doelen en afspraken uit de samenwerkingsovereenkomst. Samenwerking met de netbeheerders gebeurt op verschillende niveaus. Zo neemt ElaadNL deel in de landelijke NAL-stuurgroep, schakelen de NAL-regio's met het Regionaal Coördinatieteam Mobiliteit (RCtM), en werken we rechtstreeks samen met de netbeheerders in Zuidwest en met de relatiemanagers van de netbeheerders voor gemeenten.

In samenspraak kunnen netbeheerder en gemeente de (locatie)plannen concretiseren om zo de onderlinge behoefte scherp te stellen. Als de onafhankelijke samenwerkingsregio dit organiseert, is dit makkelijker en haalbaarder dan dat elke gemeente dit zelfstandig oppakt. Voor sommige onderwerpen ligt het initiatief bij de netbeheerders, in samenwerking met gemeenten en marktpartijen. Bijvoorbeeld bij het opzetten en uitvoeren van een capaciteitsplanning als onderdeel van de uitrolplanning, en in relatie tot de werkzaamheden voor de bredere energietransitie.

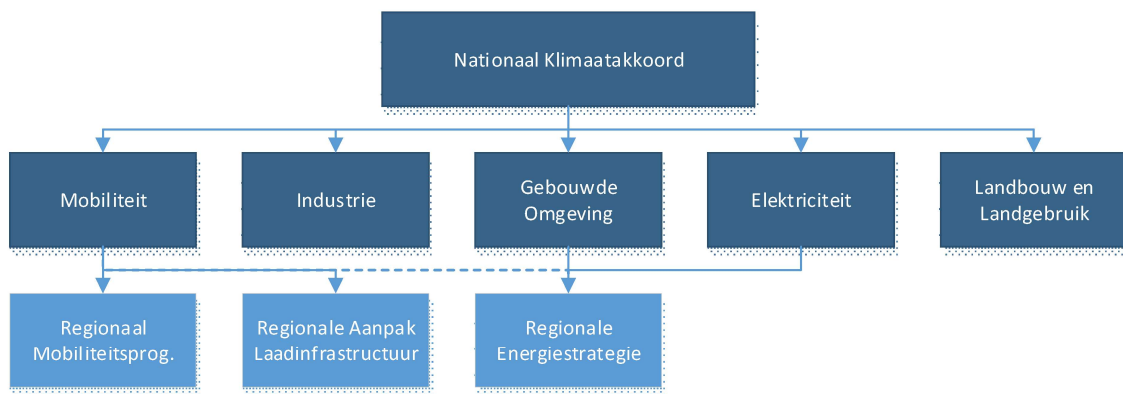
Wat betreft de NAL, en daarmee de RAL zuidwest wordt het volgende van netwerkbeheerders gevraagd:

- Leveren een actieve bijdrage aan de voorbereiding en uitvoering van de RAL ZW.
- Zijn verantwoordelijk om de NAL en de RES'en te verbinden (net als provincies en gemeenten)
- Helpen om de impact van keuzes m.b.t. laadinfra inzichtelijk te maken vanuit het betaalbaarheids- en beschikbaarheidsprincipe
- Denken mee bij het ontwikkelen van ondersteunende producten zoals plankaarten en beleid
- Zijn benaderbaar voor algemene hulp bij de uitrol van laadinfrastructuur
- Denken mee over het verkorten van doorlooptijden voor het plaatsen van laadpalen waarbij ook gekeken wordt naar de eigen werkprocessen.
- Denken mee over slimme oplossingen (slim laden of lokale opslag) om zo de maatschappelijke kosten te drukken, en het aanjagen van innovaties van Nederlandse marktpartijen.

Bovenstaande zorgt mede voor dat het voorgenomen beleid ook vanuit de netbeheerder uitvoerbaar is en eventuele knelpunten vroegtijdig in beeld zijn.

## 10.3 Verbinding RES en RMP

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



### 10.3.1 Regionale energiestrategieën (RES)

Elke (RES) regio in Nederland heeft in 2021 de eerste versie van de Regionale Energie-Strategie opgeleverd, welke elke 2 jaar herijkt wordt. Hierin staan de lokale/regionale energiedoelstellingen, keuzes voor de opwekking van duurzame elektriciteit, de warmtetransitie in de gebouwde omgeving, de daarvoor benodigde opslag- en energie-infrastructuur, en hoe dit alles 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.

Laadinfrastructuur heeft een flinke impact op de energie-infrastructuur en daarmee een link met de RES. De netbeheerders voeren jaarlijks een netimpact-berekening uit voor de RES-plannen. Om een volledige doorrekening te kunnen doen hebben netbeheerders informatie nodig over de vermogensontwikkeling vanuit zon, wind maar ook mobiliteit, industrie en de landbouw, met een zichttermijn van 2050. De informatie moet bovendien voldoende concreet zijn. Het is de verantwoordelijkheid van de samenwerkingsregio's om prognoses aan te leveren die als input dienen voor de netwerkimpact-berekeningen. De netwerkbeheerders gebruiken de prognoses zoals opgesteld door ElaadNL om het toekomstige elektriciteitsverbruik van mobiliteit in te schatten. Op basis daarvan worden de investeringsplannen gevoed. Deze prognoses worden idealiter gevalideerd door de regio's/gemeenten. De NAL regio's zijn in gesprek met de netwerkbeheerders en ElaadNL om tot een effectief proces te komen voor die validatie.

Zeeland heeft als enige RES-regio een mobiliteitstafel ingericht. Deze faciliteert en stimuleert duurzame mobiliteit in Zeeland. De provinciale vertegenwoordiger van de NAL is structureel bij deze tafel aangesloten om informatie te delen en op te halen.

### 10.3.2 Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP)

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

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

## 10.4 Verdeling en verantwoording van de Rijksmiddelen

### 10.4.1 Virtuele verdeling middelen over de regio's

Provincie	Inwoners	Aandeel Financiering	Percentage
Zuid-Holland	2.491.442	€ 1.837.544,59	86,67%
Zeeland	383.032	€ 282.502,41	13,33%
<b>Totaal</b>	<b>2.874.474</b>	<b>€ 2.120.047,00</b>	<b>100,00%</b>

RES Regio	Inwoners	Aandeel Financiering	Percentage
Holland Rijnland	566.831	€ 418.062,00	19,72%
MRDH (excl. ROT en DH)	1.183.340	€ 872.763,65	41,17%
Midden-Holland	234.769	€ 173.152,14	8,17%
Drechtsteden	289.695	€ 213.662,40	10,08%
Alblasserwaard	80.540	€ 59.401,68	2,80%
Hoeksche Waard	86.656	€ 63.912,49	3,01%
Goeree-Overflakkee	49.611	€ 36.590,23	1,73%
Zeeland	383.032	€ 282.502,41	13,33%
<b>Totaal</b>	<b>2.874.474</b>	<b>€ 2.120.047,00</b>	<b>100,00%</b>

### 10.4.2 Verantwoording van de middelen aan het Rijk

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 € 2.120.047, - beschikbaar aan samenwerkingsregio Zuidwest onder de voorwaarde dat de samenwerkingsregio eenzelfde (in kind) bijdrage beschikbaar stelt. 5% is afgedragen aan het BTW- compensatiefonds.

- De uitkering wordt verstrekt aan de provincie Zeeland. Provincies Zuid-Holland en Zeeland besluiten gezamenlijk en in nauw overleg met regio's over de meest effectieve inzet van de middelen in samenwerkingsregio Zuidwest.
- Provincie Zeeland functioneert als bestuurlijk en ambtelijk aanspreekpunt en initiatiefnemer van Samenwerkingsregio Zuidwest.

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

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

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

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

De provincies Zeeland en Zuid-Holland hebben onderling een aanvullende uitvoeringsovereenkomst afgesloten waarin werkafspraken zijn gemaakt tussen de provincies over de inzet en verantwoording van de middelen.

Dit is een uitgave van Nationale Agenda Laadinfrastructuur  
[www.agendalaadinfrastructuur.nl/](http://www.agendalaadinfrastructuur.nl/)

Remi van Riet (provincie Zeeland), Koen Vredebregt (provincie Zuid-Holland)  
Namens samenwerkingsregio Zuidwest

Februari 2022