



Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuid

Periode 2024-2030

1 april 2024

Inhoudsopgave

De RAL Zuid in vogelvlucht

1. Introductie
2. Visie en strategie RAL Zuid
3. Aanpak per modaliteit
4. Aanpak randvoorwaarden
5. Organisatie, communicatie, financiering en evaluatie

Bijlagen

- A. Definities
- B. Resultaten survey gemeenten
- C. Begroting in detail

Colofon

Dit document is in voorjaar 2024 opgesteld in opdracht van de provincies Noord-Brabant en Limburg door Karen van Vianen en Harm-Jan Idema van APPM Management Consultants.



Samenvatting

Wij laden je op

In de **Samenwerkingsregio Zuid** werken de provincies Noord-Brabant en Limburg samen met de inliggende gemeenten en netbeheerder Enexis samen aan de stimulering van elektrische vervoer door middel van de uitrol van de laadinfrastructuur. De RAL Zuid 2024-2030 geeft richting aan de werkwijze voor de langere termijn. De regio vertaalt deze werkwijze jaarlijks in een Plan van Aanpak voor het betreffende jaar.

De focus ligt op de ondersteuning bij de uitrol van laadinfrastructuur, zodat laden geen belemmering is voor elektrisch vervoer. De NAL-doelstellingen om voor elke modaliteit een landelijk dekkend laadnetwerk te realiseren worden onderschreven. Hiervoor hebben we een aanpak op maat per modaliteit, en voorzien we in een aantal collectieve randvoorwaarden. Per modaliteit houden we rekening met de marktontwikkeling: zo is bijvoorbeeld het laadnetwerk voor personenauto's veel verder ontwikkeld dan het laadnetwerk voor vrachtvervoer en scheepvaart. Daar horen dus ook andere inspanningen bij.

Aanpak laadnetwerk per modaliteit

De kern van de aanpak per modaliteit is als volgt:

- **Personen- en bestelauto's:** verder opschalen van het laadnetwerk via regionale aanbestedingen, verkennen van een regionale aanpak voor snelladen.
- **Vrachtvervoer:** vaststellen van het benodigde regionale netwerk, ondersteunen van bedrijven bij ontwikkeling van laadinfrastructuur en bijdragen aan de ontwikkeling van publiek toegankelijk laadnetwerk.
- **Bouwmaterieel:** vergroten van inzicht, bedrijven en gemeenten ondersteunen bij benodigde kennis en waar het kan laadlocaties combineren met vrachtvervoer en scheepvaart.
- **OV- en autobussen:** voor OV-bussen blijven inzetten op ontwikkeling laadnetwerk via OV-concessies. Voor autobussen onderzoeken welk netwerk nodig is en zoveel mogelijk inzetten op combinaties met laden van vrachtvervoer.
- **Scheepvaart:** waar mogelijk zetten we in op het combineren van laadvoorzieningen, zoals met vrachtvervoer en Clean Energyhubs. Voor binnenhavens actieve samenwerking met het Rijk voor laadvoorzieningen en walstroom.

Inzet op randvoorwaarden

We voorzien inzet op de volgende bepalende randvoorwaarden:

- Inzetten op netbewust laden, accurate prognoses en mitigerende maatregelen voor het **inpassen van laden in het energiesysteem**, ondanks de schaarse netcapaciteit.
- Opstellen van **prognoses** en voorzien in **monitoring** voor inzicht in de toekomstige behoefte en gebruik en ontwikkeling van het huidige laadnetwerk. Het streven is het laadnetwerk zoveel mogelijk data-gedreven en dus naar behoefte te verdichten, zodra een basisnetwerk beschikbaar is.
- Actief **ondersteunen van gemeenten** met kennis, praktijkvoorbeelden en concrete handvatten. Hiervoor continueren onze inzet in het EV-expertisecentrum, blijven we plankaarten opstellen en verbreden we ons netwerk bij gemeenten.
- Zorgen voor **ruimtelijke inpassing** van laadinfrastructuur en netcapaciteit. We maken inzichtelijk welke ruimte nodig is en hoe daarvoor ruimte te vinden is. We leggen een relatie met de ruimtelijke puzzel.

Organisatie

In de Samenwerkingsregio Zuid werken de provincie Noord-Brabant, de provincie Limburg en Enexis samen in een ambtelijke stuurgroep. Zij geven regie op de inhoudelijke activiteiten, waar het programmteam uitvoering aan geeft. Het programmteam werkt actief samen met NAL-werkgroepen, gemeenten en aanverwanten nationale en regionale projecten en programma's. Het programmteam is verantwoordelijk voor de activiteiten, communicatie en jaarlijkse evaluatie en waar nodig bijsturing van deze regionale agenda.

Budget

Voor 2024 en 2025 stelt het Rijk middelen beschikbaar om de activiteiten uit te voeren. Daarnaast zetten we het overschot van middelen uit de periode 2020-2023 in. Hiermee zijn voldoende middelen beschikbaar voor onze activiteiten in 2024 en 2025. Voor de periode daarna is nog geen dekking. Daarover gaan we in gesprek met het Rijk.

1. Introductie

1. Introductie

Laden geen belemmering voor elektrisch vervoer

Nederland schakelt in hoog tempo over op duurzaam vervoer. In 2050 is alle vervoer emissievrij, zo is afgesproken in het Klimaatakkoord en aanverwante afspraken zoals het Schone Lucht Akkoord, het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen en verankerd in regionaal en lokaal beleid. Dat kan alleen met verdere uitbreiding en optimalisatie van het publiek toegankelijke laadnetwerk voor alle modaliteiten.

In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) werken overheden, netbeheerders en kennisinstellingen gezamenlijk aan de uitrol van landelijke laadinfrastructuur. Provincies, gemeenten en netbeheerders hebben een bepalende rol in het faciliteren van alle vormen van laden. Uitgangspunt voor de NAL-samenwerking is dat het laden van een elektrisch voertuig net zo gemakkelijk moet zijn als het laden van een mobiele telefoon: eenvoudig, slim en overal.

De uitvoering van de NAL vindt plaats in zes samenwerkingsregio's. In de Samenwerkingsregio Zuid werken de provincies Noord-Brabant en Limburg samen met de inliggende gemeenten en netbeheerder Enexis al vele jaren samen aan de stimulering van elektrische vervoer en de uitrol van de laadinfrastructuur.

Samenwerkingsovereenkomst Nationale Aanpak Laadinfrastructuur

In najaar 2023 hebben de provincies, het Rijk en de netbeheerders de Samenwerkingsovereenkomst Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2 ondertekend. Dit is een voortzetting van de samenwerking tussen de partijen rondom de uitrol van laadinfrastructuur. Deze samenwerkingsovereenkomst loopt tot en met 2030. Het doel van de samenwerking is het realiseren van een landelijk dekkend laadnetwerk voor alle typen elektrische modaliteiten door de uitbreiding en optimalisatie van het publiek toegankelijke en private laadnetwerk.

In de samenwerkingsovereenkomst is afgesproken dat elke regio een Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2024-2030 en een jaarlijks plan van aanpak opstelt. Over de voortgang rapporteert de samenwerkingsregio jaarlijks aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).

Totstandkoming van de RAL Zuid 2024 – 2030

De provincies Limburg en Noord-Brabant hebben initiatief genomen om de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuid 2024-2030 (hierna RAL Zuid) op te stellen. Vanuit de provincies zijn de domeinen Energie (waaronder Laadinfrastructuur), Infrastructuur, Openbaar vervoer, Verduurzaming goederencorridors en Bedrijventerreinen betrokken bij het opstellen van de RAL Zuid. Via een survey zijn de behoeften van gemeenten in beeld gebracht, waarna gemeenten konden deelnemen aan een werksessie voor de uitwerking van de RAL Zuid. Ook Enexis als netbeheerder heeft input geleverd. De RAL Zuid is vastgesteld door de Stuurgroep RAL Zuid.

Leeswijzer

De RAL Zuid is in dit document uitgewerkt. Het document geeft richting aan de werkwijze voor de langere termijn. De regio vertaalt deze werkwijze jaarlijks in een Plan van Aanpak voor het betreffende jaar. Hoofdstuk 2 bevat de uitgangspunten die leidend zijn voor de RAL Zuid bij de uitrol van laadinfrastructuur. De werkwijze voor de uitrol van laadinfrastructuur wordt per modaliteit beschreven in hoofdstuk 3. De randvoorwaarden die van belang zijn komen aan bod in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 benoemt tot slot de organisatie, financiering en de monitoring van de regionale aanpak. Een overzicht van de gebruikte definities is opgenomen in Bijlage A. De inzichten van de survey onder gemeenten zijn te vinden in Bijlage B.



RAL Zuid
Provincies Noord-Brabant en Limburg

2. Visie en strategie

2. Visie en strategie

Onze regionale handtekening

De focus van de samenwerkingsregio ligt op de ondersteuning bij de uitrol van laadinfrastructuur, zodat laden geen belemmering is voor elektrisch vervoer. Dit geldt voor personen- en bestelvoertuigen, maar zeker ook voor de modaliteiten vrachtoertuigen, bouw materieel, scheepvaart en autobussen (inclusief OV-bussen). Daarmee draagt de RAL Zuid bij aan het provinciale doel om in 2030 50% reductie van de CO₂-uitstoot ten opzichte van 1990 te realiseren (Energieagenda 2019-2030). Regio Zuid werkt daarbij vanuit de volgende visie:

1. Gebruiker centraal

In de regionale aanpak staat de EV-rijder centraal. De rijder mag geen belemmering in het laden ondervinden om gebruik te maken van elektrisch vervoer. Het kunnen laden zou voor de gebruiker van alle modaliteiten geen drempel mogen zijn om over te stappen op elektrisch vervoer, ook met betrekking tot een betaalbare en transparante laadprijs.

2. Integraal onderdeel van het energiesysteem

Regio Zuid beschouwt laadinfrastructuur en elektrische voertuigen als integraal onderdeel van het energiesysteem. Het elektrisch voertuig is een batterij op wielen, die waar mogelijk bijvoorbeeld met bi-directioneel laden een extra buffer biedt en met slim laden ook kan laden op momenten dat volop duurzame energie beschikbaar is. Waar cyberveiligheid en slimme inpassing van laadinfrastructuur op een steeds voller elektriciteitsnet aandachtspunten zijn.

3. Markt uitdagen om te innoveren

We dagen de markt uit om zich te blijven ontwikkelen en vernieuwen door naast opschaling in te zetten op innovaties die nodig zijn om laadinfrastructuur in te passen op het elektriciteitsnetwerk en in de openbare ruimte. Dit doen we in tenders voor laadinfrastructuur, stimulering van laadvoorzieningen voor nieuwe elektrische modaliteiten zoals OV-bussen, bouw materieel en vrachtovervoer en ook bij bedrijven die de overstap willen maken naar elektrisch vervoer. Tegelijk houden we ogen en oren open voor innovaties van binnen en buiten regio Zuid, ook met betrekking tot deelmobiliteit en circulariteit.

4. Behoud gunstig vestigingsklimaat voor ondernemers

Het gunstige vestigingsklimaat voor logistieke ondernemers in de provincies Noord-Brabant en Limburg wil regio Zuid behouden. Het voortouw ligt bij de bedrijven zelf, zij beslissen over hun investeringen. Ondernemers moeten de overstap gaan maken naar minder uitstoot, zo kunnen ze overstappen op elektrisch vervoer: om dat mogelijk te maken zetten we vol in op de ontwikkeling van adequate laadvoorzieningen voor logistiek en ondersteunen ondernemers waar we kunnen daarbij dit doen we door zoveel mogelijk uit de bestaande netaansluitingen te halen en door het creëren van energyhubs.



2. Visie en strategie

Onze werkwijze voor de opschaling van laadinfrastructuur

Regio Zuid kent de volgende uitgangspunten:

1. Onderschrijven van de doelen uit de NAL

In de NAL is afgesproken dat laden geen belemmering is voor de groei van elektrisch vervoer. Voor elke modaliteit wordt daarvoor gewerkt aan de realisatie van een landelijk dekkend netwerk, zodat in de minimale behoefte wordt voorzien. Regio Zuid onderschrijft deze doelstelling, met als randvoorwaarde dat er voldoende netcapaciteit dient te zijn. Dit betekent dat regio Zuid zich inspent om (1) bij te dragen op de ontwikkeling van de definities van een landelijk dekkend netwerk en (2) in Noord-Brabant en Limburg de dekkende laadnetwerken voor 2030 te realiseren. Daarnaast werkt regio Zuid ook samen met medeoverheden en branchevertegenwoordigers in verschillende NAL-werkgroepen om de doelstellingen te behalen.

2. De regio neemt regie, we ondersteunen de gemeenten

De provincies Noord-Brabant en Limburg hebben de afgelopen jaren samen met Enexis hun verantwoordelijkheid genomen in de ontwikkeling van de laadinfrastructuur. Uit een survey¹ onder gemeenten blijkt dat deze rol erg wordt gewaardeerd. Bovendien geldt dat voor veel gemeenten de capaciteit ontbreekt om op alle thema's kennis te ontwikkelen en voldoende slagkracht te ontwikkelen. Dit betekent dat regio Zuid blijft zorgen voor regie vanuit beide provincies, samen met Enexis. Gemeenten blijven hun verantwoordelijkheid houden, met ruimte voor een eigen aanpak. In de praktijk verschilt dat tussen grotere en kleinere gemeenten, en tussen modaliteiten. Zo ligt het voor de hand dat elke gemeente een andere rol heeft voor het laden van personenauto's ten opzichte van bijvoorbeeld het laden van scheepvaart of bouw materieel.

3. We volgen de ladder van laden

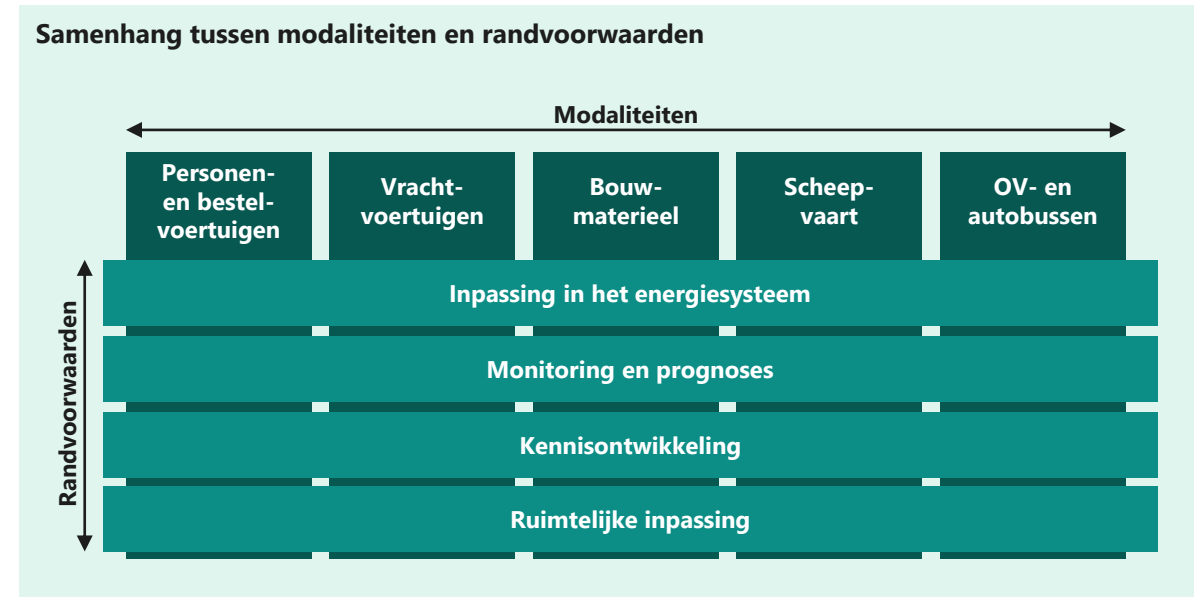
Bij de ontwikkeling van de laadinfrastructuur volgen we de ladder van laden. De voorkeur gaat ernaar uit om laadinfrastructuur zoveel mogelijk buiten de openbare ruimte te realiseren: thuis, bij bedrijven (depotladen) en op semipublieke locaties zoals parkeergarages. Generiek geldt dat op deze locaties de kosten lager zijn, we de schaarse openbare ruimte niet onnodig belasten en zoveel als mogelijk gebruik maken van bestaande netaansluitingen. De samenwerkingsregio spant zich in om dit mogelijk te maken. Dit neemt niet weg dat ook publieke laadinfrastructuur nodig is: regio Zuid zet zich conform de NAL-doelstellingen in om voor elke modaliteit een publiek toegankelijk dekkend laadnetwerk te ontwikkelen, zoals al mee is gestart voor enkele modaliteiten.

4. Een gerichte aanpak per modaliteit

Elk van de modaliteiten – personenauto's en bestelvoertuigen, vrachtvervoer, scheepvaart, bouw materieel en (OV-)bussen – kennen een eigen type laadinfrastructuur. Met daarbij onder andere onderscheid in typen locaties, het type hardware, benodigd laadvermogen en betrokken stakeholders. Gezien deze verschillen kiest regio Zuid voor een gerichte aanpak per modaliteit. We zien bovendien dat de mate van volwassenheid van de laadinfrastructuur per modaliteit sterk verschilt. Dit zorgt ook voor andere focuspunten in de werkwijze. Dit is in het kader op de volgende pagina verder toegelicht.

5. Eén aanpak per randvoorwaarde over de modaliteiten heen

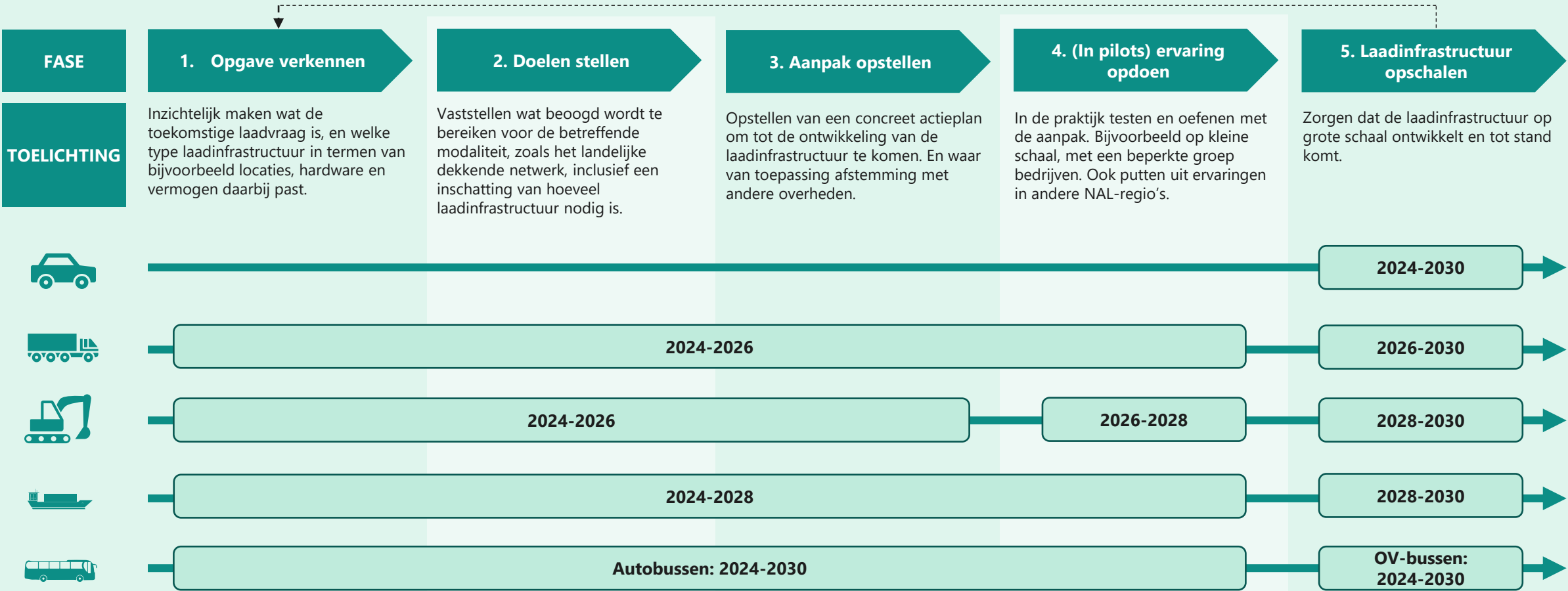
Naast de aanpak per modaliteit is het borgen van randvoorwaarden van belang. Deze zijn modaliteit overstijgend: per randvoorwaarde kiest regio Zuid daarmee voor een collectieve aanpak. Op dit moment gaat het in elk geval in inzet op de inpassing in het energiesysteem, monitoring en prognoses, kennisontwikkeling en ruimtelijke inpassing. De samenhang tussen de aanpak per modaliteit en randvoorwaarden is weergegeven in onderstaand figuur.



2. Visie en strategie

Ontwikkelstappen tot volwassen laadinfrastructuur

De ontwikkeling van laadinfrastructuur per modaliteit verloopt in verschillende fasen tot een volwassen laadnetwerk dat opschaalt. Deze fasen zijn in onderstaand schema weergegeven, met daarbij per modaliteit een indicatie van de huidige ontwikkeling. De fase van de ontwikkeling bepaalt sterk waar de aandacht naar toe gaat. Voor een deel zijn de stappen ook adaptief en iteratief: nieuwe ontwikkelingen doen zich voor elke modaliteit voor. Deze kunnen worden ingepast. In het jaarlijkse Plan van Aanpak is ruimte om hierop gericht bij te sturen.



3. Aanpak per modaliteit

3. Aanpak per modaliteit

Verder opschalen van het laadnetwerken voor *personen- en bestelvoertuigen*

Het laadnetwerk voor personen- en bestelvoertuigen bestaat uit regulier en snelladen op de volgende locaties:

- **Thuis** bij particulieren op eigen terrein, zoals een oprit en VVE;
- **Bedrijven** en **bedrijventerreinen**;
- **Semipublieke locaties**, zoals in parkeergarages, bij hotels en tankstations;
- **Publieke locaties**, zoals aan straat en bij snellaadvoorzieningen op verzorgingsplaatsen.

Huidige activiteiten

Via de volgende activiteiten is het laadnetwerk tot nu ontwikkeld:

- De provincies Noord-Brabant en Limburg hebben samen met Enexis en gemeenten volop ingezet op het ontwikkelen van een **dekkend publiek toegankelijk laadnetwerk** in RAL Zuid. Hiervoor heeft de regio sinds 2016 regionale aanbestedingen georganiseerd om gemeenten ondersteunen.
- Bedrijven en particulieren hebben daarnaast ingezet op het ontwikkelen van laadinfrastructuur op **eigen locaties**. De regio heeft aanbevelingen gedaan om de informatievoorziening te verbeteren. **Thuisladen voor particulieren** ontwikkelt zich autonoom, tal van marktpartijen bieden particulieren en leaserijders oplossingen aan. Voor de uitbreiding van deze laadpunten vindt geen inzet van regio Zuid plaats, en wordt in de komende periode niet voorzien.
- Marktpartijen investeren in de ontwikkeling van **snellaadinfrastructuur**. Die komt onder andere tot stand bij bestaande tankstations, horecavoorzieningen, op de verzorgingsplaatsen langs de Rijkswegen en binnenstedelijk bij winkels. De regio heeft de autonome ontwikkeling en de sturingsmogelijkheden voor gemeenten onderzocht en ziet snelladen primair als een marktactiviteit.

Opgave

De ontwikkeling van laadinfrastructuur voor personen- en bestelvoertuigen is *volwassen*: er zijn volop marktpartijen actief en er is reeds sprake van een (groten)deels dekkend laadnetwerk in Noord-Brabant en Limburg. De opgaven tot 2030 zijn:

1. Het verder **verdichten van het reguliere publieke laadnetwerk** door het dichten van de witte vlekken en het **borgen van de laadzekerheid** door het publieke laadnetwerk uit te breiden op basis van laaddruk;
2. Het ondersteunen van bedrijven en bedrijventerreinen om te voorzien in **voldoende private laadinfrastructuur** voor bestelvoertuigen en **semipublieke laadinfrastructuur**;
3. Het ontwikkelen van **een regionaal instrument voor de snellaadinfrastructuur** dat de gemeenten kunnen gebruiken om de marktontwikkeling te sturen als dat nodig is.



3. Aanpak per modaliteit

Verder opschalen van het laadnetwerken voor *personen- en bestelvoertuigen*

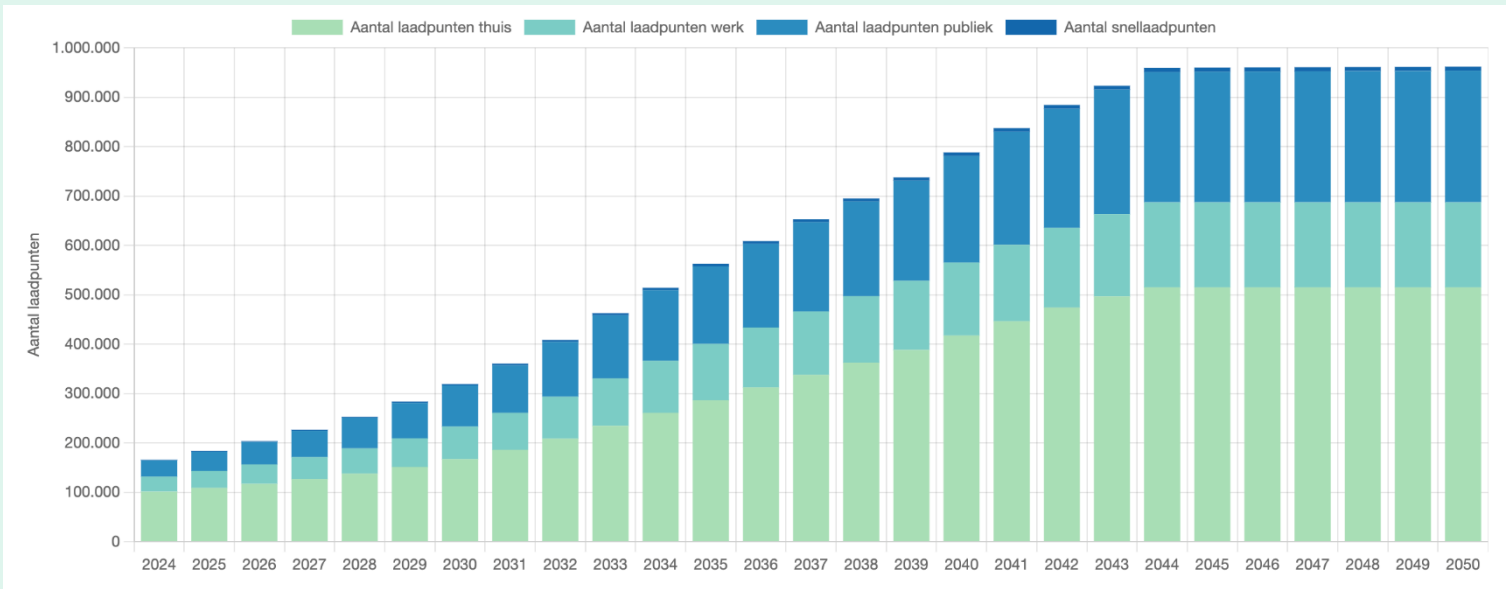
Huidige en toekomstige situatie

Het aantal elektrische auto's groeit gestaag. Begin 2024 heeft ruim 43% van de nieuw verkochte auto's een stekker, 30% is volledig batterij-elektrisch. Europees is vastgelegd dat in 2035 alle nieuw verkochte personenauto's emissievrij zijn, Nederland heeft het streven dat alle nieuw verkochte auto's in 2030 emissievrij zijn. In Nederland is van de personenauto's zo'n 5% elektrisch begin 2024. ElaadNL verwacht dat het aandeel elektrische personenauto's groeit naar 47% in 2035 en naar 100% in 2050. Voor bestelvoertuigen geldt dat zo'n 2% elektrisch was begin 2024 en dat dit groeit naar 50% in 2035 en 100% in 2050.

Op dit moment is er in Nederland een verhouding van 0,7 batterij elektrisch voertuig per laadpunt. In 2050 wordt er uitgegaan van een verhouding van ongeveer 2,3 batterij elektrisch voertuig per laadpunt. Verwachting is dat er in 2050 4,3 miljoen laadpunten nodig zijn.

ElaadNL verwacht een groei naar ca 320.000 laadpunten in Noord-Brabant en Limburg in 2030.

Verwachte ontwikkeling aantal laadpunten in Noord-Brabant en Limburg (ElaadNL, 2024)



Verwachte aantal laadpunten in 2030 en 2050 in Noord-Brabant en Limburg volgens ElaadNL:

Type laadpunten	2030	2050
Thuislaadpunten	167.158	515.055
Werklaadpunten	68.005	171.965
Publieke laadpunten	83.138	266.470
Snellaadpunten	2.821	8.251

3. Aanpak per modaliteit

Activiteiten voor het opschalen van het laadnetwerk voor *personen- en bestelvoertuigen*

De activiteiten zijn per opgave op hoofdlijnen uitgewerkt:

1. Verder verdichten van het publieke laadnetwerk

Regio Zuid ondersteunt via regionale aanbestedingen de ontwikkeling van het publieke laadnetwerk, totdat de markt volwassen is en gemeenten voldoende capaciteit hebben om laadinfrastructuur aan te besteden en contracten te managen. Hiervoor besteedt regio Zuid periodiek concessies aan waarbij marktpartijen binnen de gestelde kaders het recht verkrijgen om in een beperkte periode (twee tot vier jaar) het laadnetwerk uit te breiden en voor lange termijn (10-12 jaar) te blijven exploiteren. tot 2030 voorzien we de volgende aandachtspunten:

- Het staat gemeenten vrij om al dan niet bij de regionale aanbestedingen aan te sluiten. Regio Zuid zet zich er op in om zoveel mogelijk gemeenten deel te laten nemen. Dit vanuit de gedachten dat daarmee gemeenten het meest worden ontzorgd, en voor de marktpartijen en eindgebruikers de meest aantrekkelijke situatie ontstaat tegen de maatschappelijke kosten. Een klein deel van de gemeenten (<10%) kiest bewust voor het open markt model.
- Gemeenten blijven verantwoordelijk voor het afgeven van verkeersbesluiten, het goedkeuren van locaties en (eventueel) participatie. Regio Zuid faciliteert ruimtelijke inpassing door proactief gemeenten te ondersteunen, bijvoorbeeld door het aanbieden van plankaarten.
- Per concessie worden accenten gelegd. In de concessie die in 2024 van start gaat, is o.a. aandacht voor netbewust laden, dichten van witte vlekken, verdichten van het laadnetwerk op basis van laaddruk, circulariteit, cyberveiligheid, prijstransparantie en betaalbaarheid.
- Het laden van taxi-, doelgroepen-, deel- en bestelvoertuigen langer dan 6 meter heeft hierbij specifieke aandacht nodig, zodat ook deze gebruikersgroep van adequate laadinfrastructuur wordt voorzien. Hierbij ligt een samenhang met het gemeentelijke (parkeer)beleid voor bestelvoertuigen en zero emissie zones.
- De uitrol van de laadinfrastructuur vindt hoofdzakelijk plaats op basis van het daadwerkelijke gebruik van laadpunten, met als hoofddoel de laadzekerheid te borgen.
- Naast de aanbesteding van nieuwe laadinfrastructuur eindigen ook lopende exploitatie contracten voor bestaande infrastructuur. Deze laadinfrastructuur wordt zoveel mogelijk behouden door hiervoor exploitatiecontracten eventueel aan te besteden.
- De wijze waarop de laadinfrastructuur wordt aanbesteed inclusief de bijpassende contractvormen professionaliseert steeds verder. Regio Zuid zoekt i.r.t. de aanbestedingen samenwerking met andere NAL-regio's en marktpartijen, en implementeert nieuwe inzichten.

2. Ontwikkelen semipublieke en private laadinfrastructuur bij bedrijven

Regio Zuid blijft inzetten op het verbeteren van de informatievoorziening voor o.a. VvE's en bedrijven via gemeenten en landelijke kennisloketten. Naar verwachting wordt de zakelijke vloot van personen- en bestelvoertuigen de komende jaren snel elektrisch. Het gaat daarbij onder andere om een grote groep aan pool- en bestelvoertuigen die een vaste locatie als uitvalsbasis hebben. Dat brengt een significante laadvraag met zich mee, waarvan het wenselijk is dat die zoveel mogelijk bij bedrijven en op bedrijventerreinen plaatsvindt. Hierom is het voor regio Zuid van belang om bij bedrijven en op bedrijventerreinen laadinfrastructuur te ontwikkelen.

Samen met de gemeenten ontwikkelt regio Zuid daarom een bedrijvenaankpak voor de (logistieke) laadinfrastructuur. Deze aanpak richt zich alleen op de ontwikkeling van de laadinfrastructuur en niet op de overstap naar elektrische voertuigen zelf. Daarbij kiezen we voor een integrale benadering van bedrijven waar bestel- en vrachtvoertuigen onderdeel van zijn.

3. Aanpak voor regionale snellaadinfrastructuur ontwikkelen

Naast het regulier laden ontwikkelt het aanbod voor het snelladen van personen- en bestelvoertuigen in hoog tempo. Zowel het aantal locaties als het laadvermogen groeit: daarmee wordt snelladen een steeds aantrekkelijker alternatief. Veel snellaadlocaties ontwikkelen zich daarnaast buiten de directe publieke regie. De uitrol van laadinfrastructuur is vergunningsvrij en bevindt zich op private locaties die wel publiek toegankelijk zijn. Zo hebben onder andere super- en bouwmarkten aangekondigd snelladers aan te gaan bieden en breidt het aanbod bij tankstations ook steeds verder uit.

Voor de verdere ontwikkeling van snelladen wil regio Zuid hier meer grip op krijgen, door:

- Inzichtelijk te maken hoe het aanbod van snellaadinfrastructuur in Noord-Brabant en Limburg zich ontwikkelt en welke aanvullende behoeften, zoals plankaarten, er nog zijn. Hierbij rekening houdend met wat Rijkseigendom is en wat aan de regio is.
- Actief bij te dragen aan de ontwikkeling van de definitie voor een dekkend snellaadnetwerk, en deze vertalen naar regio Zuid.
- Samen met de gemeenten een aanpak te ontwikkelen voor het realiseren en verdichten van het basisnetwerk voor snelladen op basis van de landelijke definitie. Het gaat hierbij om het gewenste perspectief op hoe het netwerk eruitziet, en via welk instrumentarium (bijv. concessiemodel, open markt model of subsidieregeling) daar in de context van netschaarste het beste op gestuurd kan worden.

3. Aanpak per modaliteit

Ontwikkelen van het laadnetwerk voor *vrachtvoertuigen*

Het laadnetwerk voor vrachtvoertuigen bestaat uit de volgende laadlocaties:

- Laden op **eigen locatie** bij bedrijven, vervoerders, verladers, laad- en loslocaties en overslaglocaties;
- Laden op **publiek toegankelijke locaties**, zoals collectieve voorzieningen op bedrijventerreinen en truckparkings;
- Onderweg laden **langs doorgaande routes**, zoals op verzorgingsplaatsen, truckparking, tankstations en nieuwe locaties direct in de buurt van doorgaande routes.

Huidige activiteiten

Via de volgende activiteiten is het laadnetwerk tot nu ontwikkeld:

- Naar aanleiding van diverse initiatieven op rijksniveau (o.a. Logistiek Laden (LoLa), Living Lab Heavy Duty Laadpleinen en Clean Energy Hubs) heeft regio Zuid onderzocht waar er voldoende dynamiek bij bedrijven zit om mogelijk te komen tot een projectaanpak voor het inrichten van (semi-)publieke laadinfra voor de logistiek. Uiteindelijk zijn in regio Zuid vier projecten gehonoreerd in de tender van het Living Lab Heavy Duty Laadpleinen en tot op heden drie Clean Energy Hubs gerealiseerd.
- Op projectbasis werkt de regio aan de ontwikkeling van slimme en innovatieve oplossingen en aan het inzicht krijgen in waar (logistieke) bedrijven tegenaan lopen bij het realiseren van laadinfrastructuur op eigen terrein en welke oplossingen daarvoor kunnen worden geboden.
- Handreikingen en bijeenkomsten om bedrijven te informeren en activeren.
- Verkenning snelladen voor logistiek en verkennen van laden bij bouwlocaties.

Opgave

De ontwikkeling van het laadnetwerk voor vrachtvervoer is nog in een pril stadium. Regio Zuid heeft in de afgelopen periode de opgave verkend, en doet eerste ervaringen op in de bedrijvenaankpak. Van belang wordt om duidelijke doelen te stellen voor de ontwikkeling van het laadnetwerk. Daarbij gaat de focus uit naar:

1. Het verder uitwerken en daarna opschalen van de **bedrijvenaankpak** voor vrachtvervoer, in combinatie met de aanpak voor personen- en bestelvoertuigen.
2. Het ontwikkelen van een aanpak voor het **publieke toegankelijke (snel)laadnetwerk** voor vrachtvervoer, zowel de locaties voor onderweg laden als voor een langer verblijf maken hier onderdeel van uit.

Huidige en toekomstige situatie

In 2023 zijn er 408 elektrische vrachtvoertuigen op kenteken gezet, wat bijna een verdubbeling is van het totaal aantal elektrische vrachtwagens in Nederland.

Verwachting is dat **het aandeel elektrische trucks voor stadslogistiek stijgt naar 83% in 2035**, zo'n 25 duizend vrachtwagens. En **het aandeel elektrische (inter)nationale trucks stijgt tot 2035 naar 42%**, zo'n 50 duizend vrachtwagens (ElaadNL, 2022).

Een volledig totaaloverzicht van publiek toegankelijke laadlocaties voor elektrische vrachtvoertuigen ontbreekt. Begin 2024 zijn de volgende locaties bekend:

- Asten
- Echt
- Eindhoven
- Milheeze (onbekend of deze geschikt is voor N3-voertuigen)
- Oosterhout (onbekend of deze geschikt is voor N3-voertuigen)
- Roosendaal (onbekend of deze geschikt is voor N3-voertuigen)
- Tilburg (onbekend of deze geschikt is voor N3-voertuigen)
- Veghel
- Venlo

3. Aanpak per modaliteit

Activiteiten voor het ontwikkelen van het laadnetwerk voor vrachtvoertuigen

De activiteiten zijn per opgave op hoofdlijnen uitgewerkt:

1. Verder ontwikkelen en opschalen bedrijvenaankpak

De bedrijvenaankpak heeft zich in eerste instantie gericht op personen- en bestelvoertuigen. Regio Zuid zal deze bedrijvenaankpak verder ontwikkelen en uitbreiden voor vrachtvoertuigen, in lijn met de generieke aanpak van de Vliegende Brigade. Hier kan de regio gebruik maken van wat er al geleerd is in de bedrijvenaankpak voor personen- en bestelvoertuigen. In ieder geval zullen hierin terugkomen:

- De informatie voor bedrijven die te maken krijgen met zero emissie zones overzichtelijker maken. Dit geldt voor de (vele) handreikingen, maar ook met een duidelijk loket waar bedrijven terecht kunnen voor alle informatie en waar ook vragen gesteld kunnen worden.
- Om bedrijven actiever te informeren en ook te activeren, zal regio Zuid de taken van logistiek makelaars uitbreiden. Deze logistiek makelaars kunnen bedrijven informeren over het maken en uitvoeren van plannen om over te gaan op elektrische trucks, aangezien zij deze kennis en expertise veelal zelf niet in huis zullen hebben. Ook kan een logistiek makelaar partijen verbinden en daarmee meervoudig gebruik van laadinfrastructuur tussen bedrijven stimuleren, zoals dag-nacht-laden.



2. Ontwikkelen van publiek toegankelijk (snel)laadnetwerk

Het publiek toegankelijke (snel)laadnetwerk vormt een basisvoorziening voor bedrijven en vervoerders die kiezen voor elektrisch vrachtvervoer. Deze voorziening is nodig om met vertrouwen de overstap te kunnen maken. Daarnaast zijn vanuit de AFIR minimale vereisten aan het publiek laadnetwerk langs het TEN-T netwerk gesteld. Voor een deel worden die locaties gerealiseerd direct langs de Rijkswegen (bijv. verzorgingsplaatsen), voor een deel ook niet langs Rijkswegen. Deze locaties zijn gezien de benodigde ruimte, hardware en laadvermogen specifiek ingericht voor vrachtvervoer.

Gezien het belang van de logistieke sector in Noord-Brabant en Limburg is het voor regio Zuid van belang een adequaat laadnetwerk te ontwikkelen. Dit betekent dat regio Zuid zich maximaal inzet om in de regio een adequaat publiek toegankelijk (snel)laadnetwerk te ontwikkelen voor elektrische vrachtvoertuigen. Hierbij zijn de volgende speerpunten van belang:

- Het (snel)laadnetwerk richt zich zowel op het onderweg laden, als locaties voor langer verblijf.
- Het Rijk ontwikkelt de definitie voor een landelijk dekkend laadnetwerk voor vrachtvervoer. De RAL-Zuid draagt bij aan de ontwikkeling van deze definitie. Dit leidt in 2024 tot een beeld van locaties of gebieden waar aanvullend laadinfrastructuur gerealiseerd moet worden.
- Waar het mogelijk is om laadlocaties te combineren, bijvoorbeeld voor personen- en vrachtvervoer, of voor scheepvaart en vrachtvervoer dan behoeft dat de voorkeur vanuit het perspectief van optimaal gebruik van een netaansluiting en de schaarse ruimte. Denk bijvoorbeeld aan energyhubs en mitigerende maatregelen voor het inpassen van laadinfra.
- Voor de realisatie van de laadinfrastructuur gaat de voorkeur uit naar samenwerking met bestaande projecten en programma's, zoals de Clean Energy Hubs, LoLa en het traject Verzorgingsplaatsen van de Toekomst van het Rijk.
- Indien locaties niet worden ingevuld, of een meer proactieve rol vanuit de RAL-Zuid nodig is dan neemt RAL-Zuid die rol ook in.
- De AFIR schrijft voor dat in 2027 elke beveiligde truckparking een voorziening heeft om te laden. Primair ligt de verantwoordelijkheid hiervoor bij de eigenaar c.q. beheerder van de truckparking. Afhankelijk van de nationale uitwerking van de AFIR bepalen we de rol van regio Zuid om dit streven te realiseren.

3. Aanpak per modaliteit

Verkennen en ontwikkelen van een laadnetwerk voor *bouwmaterieel*

Elektrificatie van bouwmaterieel en daarmee ook de benodigde laadinfrastructuur is nog in een vroege fase¹. Inzicht in het toekomstige laadnetwerk ontbreekt nog, wel onderscheiden zich de volgende locaties:

- Laden op **eigen locatie** bij bouwbedrijven en depots, het gaat hier om zowel het laden van het bouwmaterieel als bouwlogistiek.
- Laden bij **(grootschalige) bouwlocaties**, waar specifieke (tijdelijke) voorzieningen worden aangelegd of beschikbaar gesteld.
- Laden bij **bestaande laadvoorzieningen**, zoals gebruik van een bestaand publiek laadpunten voor een aggregaat op kleinschalig bouwmaterieel.
- Laden bij **publieke voorzieningen**, zoals (bouw)hubs aan randen van steden en grootschalige laadlocaties voor vrachtvervoer.

Huidige activiteiten

Via de volgende activiteiten is het laadnetwerk tot nu ontwikkeld:

- Een aantal gemeenten in Noord-Brabant en Limburg maakt werk van een emissievrije zone voor stadslogistiek en stimuleert emissievrij bouwen. Op individueel niveau maken gemeenten daarbij waar nodig afspraken over het gebruik van de laadinfrastructuur.
- De provincies Noord-Brabant en Limburg stimuleren bij specifieke projecten emissievrij bouwen (ook in lijn met Schoon en Emissieloos Bouwen).

Opgave

Inzicht in de benodigde laadinfrastructuur en daarmee activiteiten van regio Zuid ontbreken nog. De ontwikkeling bevindt zich nog in de fase van verkennen. Ook is de routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen vastgesteld, de activiteiten uit de RAL sluiten hierbij aan. Van belang wordt om duidelijke doelen te stellen voor de ontwikkeling van het laadnetwerk en vanuit regio Zuid te ondersteunen waar dat kan. Daarbij gaat de focus uit naar:

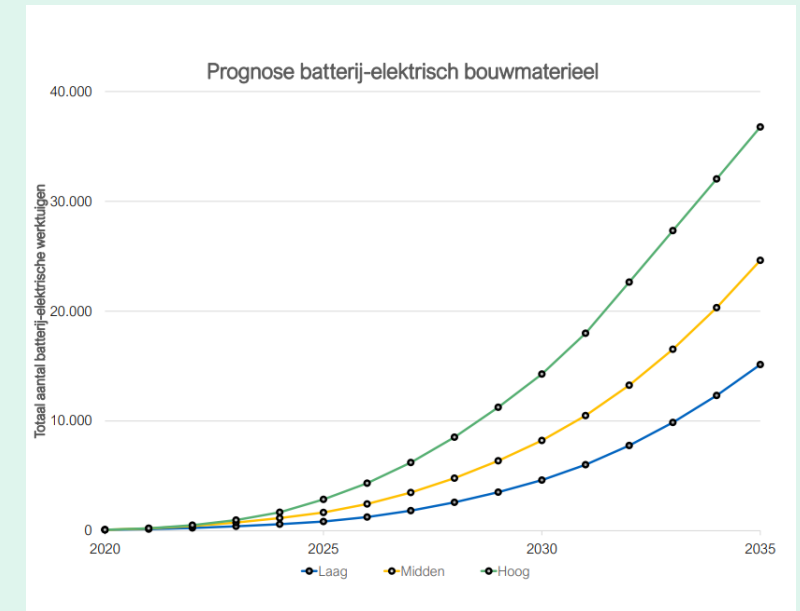
1. Het inzichtelijk maken waar emissievrij gebouwd gaat worden in Noord-Brabant en Limburg.
2. Definieren van het laadnetwerk dat nodig is voor emissievrij bouwmaterieel.
3. Ondersteunen van bouwbedrijven en gemeenten met kennis op maat.
4. Stimuleren van het meervoudig gebruik van aansluitingen en laadinfrastructuur.

¹ Laden van bouwlogistiek (bestel- en vrachtvoertuigen) maakt geen onderdeel uit van bouwmaterieel en valt onder de aanpak voor vracht- en bestelvoertuigen.

Huidige en toekomstige situatie

Emissievrij bouwen wordt steeds vaker uitgevraagd in aanbestedingen om de milieu-impact tijdens de bouwfase te verkleinen. Daarmee zal het aantal elektrisch bouwmaterieel toenemen in de komende periode en zal ook de behoefte aan laadinfrastructuur voor bouwmaterieel groeien.

Er worden rond de 55.000 machines in de bouwsector gebruikt. Verwachting is dat **in 2035 het aandeel elektrisch bouwmaterieel gegroeid is naar 42%** (ElaadNL, 2021). Medio 2024 wordt een geactualiseerde prognose verwacht.



Prognose elektrisch bouwmaterieel in Nederland (ElaadNL, 2021)

3. Aanpak per modaliteit

Activiteiten voor het verkennen en ontwikkelen van een laadnetwerk voor *bouwmaterieel*

De activiteiten zijn per opgave op hoofdlijnen uitgewerkt:

1. Het inzicht in emissievrij bouwen vergroten

Om laadinfrastructuur te ontwikkelen is inzicht nodig in waar emissievrij gebouwd gaat worden in Noord-Brabant en Limburg, en welke aanpak voor laden daarbij is voorzien. Regio Zuid inventariseert in 2024 wat de agenda van inliggende gemeenten en beide provincies is voor de inzet van emissievrij bouwmaterieel. Daarbij worden grootschalige bouwlocaties en bouw hubs in beeld gebracht. Daarna kunnen ook projecten van andere partijen zoals waterschappen in beeld gebracht worden. Dit overzicht wordt periodiek geüpdatet.

Daarnaast kan inzicht in (deels) ongebruikte aansluitingen vergroot worden. Met name rondom bouwterreinen waar geen tijdelijke aansluiting verkregen kan worden, zou slimmer gebruik van de huidige aansluitingen een oplossing kunnen zijn. Daarnaast wordt door de opdrachtgevers van bouwprojecten aan de markt gevraagd om tot slimme oplossingen te komen voor emissievrij bouwen. Hierin is geen directe rol voor regio Zuid voorzien, behoudens het delen van relevante kennis (activiteit 3).

2. Definiëren van het laadnetwerk dat nodig is voor emissievrij bouwmaterieel

Om inzichtelijk te maken waar laadinfrastructuur nodig is sluit regio Zuid aan op de nationale ontwikkelingen. Hiervoor draagt regio Zuid bij aan:

- De ontwikkeling van de definitie voor het landelijk dekkend laadnetwerk voor bouwmaterieel.
- Het opstellen van een prognose en vervolgens monitoring van de ontwikkeling van het laadnetwerk.

Op basis hiervan maakt regio Zuid een vertaling naar het benodigde laadnetwerk in regio Zuid. In 2024 worden de definitie van het laadnetwerk opgesteld en worden de prognoses opgesteld. Samen met haar eigen inzichten (uit opgave #1) maakt de regio in 2025 de vertaling naar een aanpak voor de ontwikkeling van het laadnetwerk. Op basis van zicht op het regionale laadnetwerk bepaalt regio Zuid welke aanvullende acties zij hierop al dan niet gaat ondernemen.

3. Ondersteunen van bouwbedrijven en gemeenten met kennis op maat

Bedrijven en gemeenten die willen inzetten op emissievrij bouwen ondersteunt regio Zuid met specifieke kennis en informatie voor laadinfrastructuur. Dit gaat via de volgende routes:

- Ondersteunen van (bouw)bedrijven bij het laden op eigen locatie via de bedrijvemaanpak, zoals uitgewerkt onder het thema vrachtvervoer.
- Ondersteunen van gemeenten met relevante kennis en informatie, via het Expertisecentrum Laadinfrastructuur zoals uitgewerkt bij de randvoorwaarden. Hiervoor bouwt regio Zuid zoveel als mogelijk voort op nationale kennis(producten). Waar nodig agendeert zij kennisvragen op nationaal niveau en wordt gebruik gemaakt van kennis uit andere regio's en steden onder andere via de gremia van Schoon en Emissieloos Bouwen en de Uitvoeringsagenda Zero Emissie Stadslogistiek. .

4. Stimuleren van het meervoudig gebruik van aansluitingen en laadinfrastructuur

Waar het kan zet regio Zuid in op het voor meerdere doeleinden gebruiken van aansluitingen voor laadinfrastructuur. Voor bouwmaterieel jaagt regio Zuid daarom de koppeling van laadlocaties voor bouwmaterieel in combinatie met vrachtvervoer aan, bijvoorbeeld door de laadinfrastructuur voor meerdere modaliteiten toegankelijk te maken. Dit onderwerp agendeert regio Zuid ook bij de NAL-werkgroep Logistiek.

3. Aanpak per modaliteit

Verkennen en ontwikkelen van een laadnetwerk voor *scheepvaart*

Het laden voor scheepvaart heeft betrekking op de elektrificatie van de binnenvaart. Die bevindt zich nog in een pril stadium. Op dit moment worden de volgende laadvoorzieningen voorzien:

- Ontwikkeling van **Zero Emission Services (ZES)** waar batterij-containers worden geladen en als 'batterij wisselen' worden ingezet in havens en laad- en loslocaties.
- **Laden in havens** met nader te bepalen laadvoorzieningen om batterij-elektrische schepen te kunnen laden.

Huidige activiteiten

Via de volgende activiteiten is het laadnetwerk tot nu ontwikkeld:

- Ondersteuning in de aanleg en realisatie van het netwerk van ZES in o.a. Moerdijk, Waalwijk en 's-Hertogenbosch.
- Rijkswaterstaat is bezig met de voorbereiding van de realisatie van walstroom op Rijksligplaatsen.

Opgave

De ontwikkeling van het laadnetwerk voor scheepvaart is nog in een pril stadium. In de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens is afgesproken dat in 2030 150 schepen zero emissie moeten zijn. De eerste stap is om de opgave te verkennen en daaruit doelen en acties te formuleren. Regio Zuid zet zich in om een dekkend netwerk voor scheepvaart te ontwikkelen voor 2030, mede door aan te sluiten bij de ambitie en uitrol van ZES. Regio Zuid wil hierin actief samenwerken met het Rijk en de gemeenten waar laadinfrastructuur voor scheepvaart aan de orde is. Om hiertoe te komen zet regio Zuid in op:

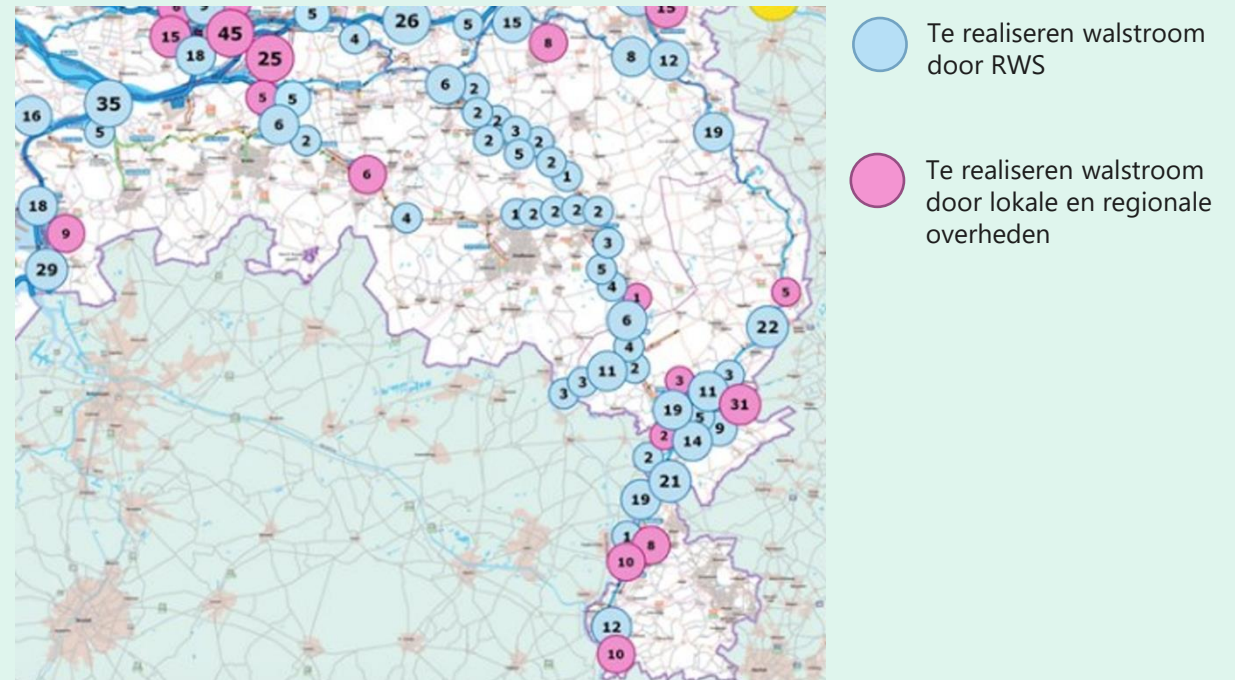
1. Actief bijdragen aan de definities voor een dekkend laadnetwerk en prognoses voor de benodigde voorzieningen in de regio Zuid.
2. Werken als één overheid voor laad- en walstroomvoorzieningen in havens.
3. Stimuleren van het meervoudig gebruik van aansluitingen en laadinfrastructuur in havens.

Huidige en toekomstige situatie

Er is nog slechts een minimaal aantal elektrische schepen, mede door de lange levenscyclus van schepen en door de hoge aanschaffkosten. Wel is de verwachting dat het aandeel elektrische schepen zal toenemen in de komende jaren. In 2022 varen in Nederland 4.866 binnenvaartschepen op Nederlandse binnenwateren (CBS).

In havens en bij op- en overslagpunten zijn op termijn laadvoorzieningen nodig, en in havens specifiek walstroom voor stroomvoorziening aan boord. Rijkswaterstaat gaat walstroom realiseren (zie blauwe locaties op kaart). Daarnaast hebben regionale en lokale overheden verantwoordelijkheid voor aanleg van walstroom in lokale havens (zie roze locaties op kaart).

Vaarwegenkaart walstroom (ElaadNL, 2023)



3. Aanpak per modaliteit

Activiteiten voor het verkennen en ontwikkelen van een laadnetwerk voor *scheepvaart*

De activiteiten zijn per opgave op hoofdlijnen uitgewerkt:

1. Actief bijdragen aan de definities en prognoses

Om zicht te krijgen op de benodigde laadvoorzieningen voor scheepvaart, wordt een definitie voor een dekkend laadnetwerk ontwikkeld en worden op nationaal niveau prognoses gemaakt. Regio Zuid wil hier actief aan bijdragen en de vertaling maken naar de regio, door in te zetten op:

- Een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de definitie voor het landelijk dekkend laadnetwerk voor scheepvaart voor walstroom en laden in havens.
- Bijdragen aan het opstellen van een prognose en vervolgens monitoring van de ontwikkeling van het laadnetwerk.
- Hieruit het vertalen naar het benodigde laadnetwerk in regio Zuid, in samenspraak met de binnenhavens en zeehaven Moerdijk en gemeenten. In 2024 worden de definitie van het laadnetwerk opgesteld, regio Zuid wil de vertaling naar het regionale laadnetwerk in 2025 opstellen. Op basis van zicht op het regionale laadnetwerk bepaalt regio Zuid welke aanvullende acties zij hierop al dan niet gaat ondernemen.

2. Werken als één overheid voor laad- en walstroomvoorzieningen in havens

Voor veel havens geldt dat daar zowel ligplaatsen zijn in beheer van het Rijk, als van regionale en lokale overheden. Het Rijk heeft regie over de rijksligplaatsen, wat vaak het grootste deel is en start in sommige gevallen al met de ontwikkeling van bijvoorbeeld walstroomvoorzieningen. Regio Zuid zet in op het handelen als één overheid per haven, waardoor er in elke haven via één aanpak de laad- en walstroomvoorzieningen worden ontwikkeld. Regio Zuid spant zich in om dit thema samen met gemeentes en andere NAL-regio's in 2024 te agenderen en vervolgens afspraken daarover te maken met het Rijk.

3. Stimuleren van het meervoudig gebruik van aansluitingen en laadinfrastructuur in havens

In havens vindt vanuit verschillende trajecten de ontwikkeling van laad- en tankinfrastructuur plaats voor duurzame en emissievrije brandstoffen. Het gaat daarbij vooral om Clean Energy Hubs. Regio Zuid zet in op het zoveel mogelijk multimodaal en meervoudig gebruik van de laad- en tankinfrastructuur en meervoudig gebruik van aanwezige voorzieningen. Dit uit zich in:

- Het actief agenderen en aanjagen van multimodale ontwikkeling van Clean Energy Hubs in binnenhavens, zodat deze geschikt zijn voor scheepvaart, vrachtvervoer en mogelijk ook bouw materieel. Regio Zuid agendeert dit bij het programma Clean Energy Hubs, zodat dit een plek kan krijgen in bijvoorbeeld de roadmap die voor de verduurzaming binnenvaart in de maak is. Dit onderwerp agendeert regio Zuid ook bij de NAL-werkgroep Logistiek.
- Bij de ontwikkeling van laadinfrastructuur inzetten op het meervoudig gebruik van de netaansluiting, door daar laadvoorzieningen voor meerdere modaliteiten op aan te sluiten, dan wel de netaansluiting meervoudig te gebruiken – bijvoorbeeld in combinatie met zon- en windopwek. Regio Zuid wil hierin samen met het Rijk verkennen in hoeverre de 'Stopcontact op Land' benadering en de ontwikkeling van energyhubs passend is.

3. Aanpak per modaliteit

Opschalen van het laadnetwerk voor *bussen*

Het laden van bussen richt zich op bussen voor het openbaar vervoer en autobussen, zoals touringcars. De laadlocaties hiervoor zijn:

- Laden **een eigen locatie**, zoals een remise voor OV-bussen en een bedrijfslocatie van een eigenaar/gebruiker van autobussen.
- Laden op **publieke locaties voor OV-bussen**, zoals bij bushaltes.
- Laden op **publiek toegankelijke locaties** voor autobussen, zoals laadinfrastructuur langs doorgaande routes en bestemmingslocaties bij pretparken, steden en evenementen.

Huidige activiteiten

Via de volgende activiteiten is het laadnetwerk tot nu ontwikkeld:

- De provincies Noord-Brabant en Limburg hebben het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer ondertekend: alle nieuwe OV-bussen zijn in 2025 emissievrij, de gehele vloot in 2030. Het laadnetwerk voor OV-bussen is al volop in ontwikkeling. Bij de aanbesteding van ov-concessies wordt rekening gehouden met de benodigde ontwikkeling van de laadinfrastructuur.

Opgave

De elektrificatie van OV-bussen is een volwassen markt en dat geldt ook voor de ontwikkeling van het laadnetwerk. Voor de autobussen geldt dat de elektrificatie en ontwikkeling van het laadnetwerk nog in een pril stadium verkeert. Regio Zuid onderschrijft hiervoor de doelstelling om naar een dekkend laadnetwerk te komen. De focus voor het laden van ov- en autobussen gaat de komende periode daarom uit naar:

1. Opschalen van het laadnetwerk voor OV-bussen.
2. Inzichtelijk maken welk laadnetwerk in regio Zuid nodig is voor autobussen, via een definitie voor een landelijk dekkend laadnetwerk en accurate prognoses.
3. Inzetten op zoveel mogelijk gecombineerde laadvoorzieningen voor autobussen, zoals het combineren van laadlocaties voor vrachtvervoer en autobussen langs doorgaande routes.

Huidige en toekomstige situatie

Begin 2023 stonden er ca. 8.800 bussen geregistreerd in Nederland, waarvan er 1.698 bussen elektrisch zijn. In de periode 2019-2022 is het aandeel elektrische bussen gegroeid van 4,5% naar 19,4%. Zo zijn er ook in Brabant en Limburg al remises uitgerust met laadinfrastructuur en zijn er “opportunity chargers” bij bushaltes en -stations. Steeds vaker wordt gekozen voor enkel laden op depot.

De provincies Noord-Brabant en Limburg hebben het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer ondertekend: alle nieuwe OV-bussen zijn in 2025 emissievrij, de gehele vloot in 2030. Ambities OV-bussen per concessie:

West-Brabant	Uiterlijk in 2030 is de gehele vloot emissievrij.
Oost- Brabant	CO ₂ -neutraal in 2027.
Zuid-Oost Brabant	HOV, stad- en streekbussen emissievrij in 2026 en buurtbussen uiterlijk in 2030.
Limburg	Uiterlijk in 2026 emissievrij.

Er zijn nog zeer weinig elektrische autobussen. Begin 2024 rijdt er in Nederland slechts één elektrische touringcar.

3. Aanpak per modaliteit

Activiteiten voor het opschalen van het laadnetwerk voor *bussen*

De activiteiten zijn per opgave op hoofdlijnen uitgewerkt:

1. Opschalen van het laadnetwerk voor OV-bussen

Het laadnetwerk voor OV-bussen is volop in ontwikkeling en vindt plaats vanuit de steeds verdere emissiereductie in de ov-concessies die door de provincies worden aanbesteed. Deze manier van werken wordt voortgezet zoals afgesproken in het Bestuursakkoord Zero Emissie Openbaar Vervoer die in 2016 is getekend. In dit akkoord is afgesproken dat alle nieuwe bussen in 2025 emissievrij zijn en in 2030 alle bussen in het openbaar vervoer emissievrij zijn.

Regio Zuid gaat verkennen in hoeverre het meervoudig gebruik van deze netaansluitingen voor andere type laadvoorzieningen of andere doeleinden mogelijk is. Hierdoor kan bijvoorbeeld op een nabij gelegen locatie de beschikbare netcapaciteit worden benut als bussen niet aan het laden zijn. De uitwerking hiervan wordt geborgd in de aanpak voor netcapaciteit, uitgewerkt bij de randvoorwaarden en mogelijk breder in de aanpak voor energyhubs.

2. Benodigde laadnetwerk voor autobussen inzichtelijk maken

Op dit moment ontbreekt inzicht in het benodigde laadnetwerk voor autobussen. Om te bepalen welk laadnetwerk nodig is onderschrijft regio Zuid de afspraken uit de samenwerkingsovereenkomst. Dat betekent dat regio Zuid inzet op:

- Een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de definitie voor het landelijk dekkend laadnetwerk voor autobussen. Hierbij zet regio Zuid in op het borgen van het laden op bestemmingslocaties en langs doorgaande routes. Voor de doorgaande routes wordt de laadlocatie en voorziening bij voorkeur gecombineerd met andere laadvoorzieningen, zoals vrachtvervoer (zie opgave #3).
- Bijdragen aan het opstellen van een prognose en vervolgens monitoring van de ontwikkeling van het laadnetwerk.
- Op basis van de definitie voor het dekkend netwerk, de prognose en verwachte laadlocaties bepaalt regio Zuid in 2025 welke aanvullende activiteiten zij wil ondernemen voor het ontwikkelen van laadlocaties voor autobussen.

3. Ontwikkelen van gecombineerde laadvoorzieningen voor autobussen en vrachtvervoer

Het aantal autobussen in Nederland en daarmee ook het aantal benodigde laadlocaties is zeer beperkt. Het ligt daarmee voor de hand om laadlocaties te combineren met laadlocaties van andere modaliteiten. Autobussen hebben daarbij naar verwachting qua locaties langs doorgaande routes, benodigde ruimte, laadvermogen en hardware vergelijkbare eisen als vrachtvoertuigen. Aangezien OV-bussen laden via een pantograaf is gecombineerde laadvoorzieningen minder voordehand liggend. Regio Zuid wil daarom zoveel mogelijk inzetten op het combineren van de laadlocaties. Regio Zuid wil het verkennen van het combineren van laadlocaties voor verschillende modaliteiten daarom agenderen bij de NAL-werkgroep Logistiek, zodat hier op nationaal niveau een richting in bepaald kan worden.



4. Aanpak per randvoorwaarde

4. Aanpak per randvoorwaarde

Laadinfrastructuur inpassen in het *energiesysteem*

De beschikbare netcapaciteit is op dit moment schaars, voor de komende 10-12 jaar zal transportschaarste in het elektriciteitsnet de nieuwe realiteit zijn. Ondanks dat de netbeheerders volop investeren in de uitbreiding van de elektriciteitsinfrastructuur (zie o.a. IP Enexis voor 2024) is het verzwaren van bestaande aansluitingen en het aansluiten van nieuwe grootverbruik-aansluitingen (>3x80A) de komende periode nauwelijks tot niet mogelijk. Dit geldt dus voor snelladers, maar bijvoorbeeld ook voor grote laadpleinen en laders bij bedrijven. De kans is reëel dat tot en met 2030 ook voor kleinverbruik-aansluitingen (t/m 3x80A) beperkingen ontstaan. Als deze beperking realiteit wordt remt dit de verdere uitrol van de reguliere laadinfrastructuur.

Op nationale schaal wordt via de Landelijk Actieprogramma Netcongestie (LAN) ingezet op het versnellen van de uitbreiding van het elektriciteitsnet, ontwikkelen en implementeren van slimme oplossingen en het integraal en toekomstbestendig programmeren van het energiesysteem. De provincies Noord-Brabant en Limburg stellen tweejaarlijks een Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (PMIEK) voor de programmering en prioritering van de energie-infrastructuur op en werken bijvoorbeeld aan energyhubs op bedrijventerreinen om de schaarse capaciteit lokaal te delen. Daarnaast heeft regio Zuid in verschillende (proef)projecten ervaring opgedaan met slim en netbewust laden.

Regio Zuid ziet dat de schaarse netcapaciteit een belemmering is voor de opschaling van laadinfrastructuur voor alle modaliteiten, omdat netcapaciteit een noodzakelijke randvoorwaarde is voor de NAL. Regio Zuid maakt gebruik van de landelijke ontwikkelingen en oplossingen die beschikbaar komen (zoals tijdsgebonden contracten) en zet in op de volgende activiteiten:

1. Inzicht in netbelasting op LS- en MS-net vergroten

De impact van elektrisch vervoer op de verschillende netvlakken is nog volop in ontwikkeling. Via de netimpactanalyse (opgesteld door de netbeheerders) ontstaat inzicht in toekomstige knelpunten. Aanvullend is van belang om ook de actuele situatie inzichtelijk te maken, en het effect van mitigerende maatregelen zoals netbewust laden te kunnen meten. In overleg met Enexis, ElaadNL en andere NAL-regio's spannen we ons in om ons inzicht hierin te vergroten.

2. Via prognoses en monitoring bijdragen aan accurate netimpactanalyses

De netbeheerders stellen tweejaarlijks een investeringsplan op en maken daarbij gebruik van de netimpactanalyse die ElaadNL in samenwerking met de regionale netbeheerders opstelt. Daaruit ontstaat inzicht waar de netbelasting – o.a. door elektrisch vervoer en laadinfrastructuur – verder toeneemt en waar knelpunten ontstaan. Regio Zuid spant zich maximaal in om zoveel mogelijk adequate data ten behoeve van prognoses en mogelijk historische data over gebruik van laadinfrastructuur te delen, om tot zo accuraat mogelijke netimpactanalyses en uitbreidingen van het elektriciteitsnet te komen. Vervolgens zetten de provincies Noord-Brabant en Limburg zich in om energie infrastructuur projecten die van belang zijn voor de inpassing van laadinfrastructuur in beeld te hebben bij de PMIEK, zodat deze mee worden genomen in de prioritering.

3. Meervoudig gebruik van netaansluitingen voor laadinfrastructuur mogelijk maken

Zolang nieuwe aansluitingen beperkt of niet mogelijk zijn is het extra aantrekkelijk om van bestaande netaansluitingen gebruik te maken. Dit is kansrijk voor de grotere netaansluitingen en daarmee voor de grotere laadlocaties (bestaande en nieuwe) voor bijvoorbeeld scheepvaart, bouwmaterieel en vrachtvervoer. Bij de planning en ontwikkeling van laadnetwerken zet regio Zuid hier actief op in, vanuit het oogpunt van netcapaciteit én het slim gebruik van de openbare ruimte. Afhankelijk van de organisatie kan dit via een geïntegreerde aanpak of de Stopcontact op Land-benadering op basis van Meerdere Leveranciers Op Een Aansluiting (MLOEA) die regio Zuid hiervoor verder uitwerkt. Uit de Energievisie en bijbehorende systeemstudie blijkt waar de potentie het meest optimaal benut kan worden.

4. Netbewust realiseren van nieuwe laadinfrastructuur

De ontwikkeling van laadinfrastructuur leidt in eerste plaats tot een extra belasting voor het elektriciteitsnet. Door een combinatie te maken met andere verduurzamingsmaatregelen, zoals aanleg van Zon-op-dak bij bedrijven, (op termijn) bi-directioneel laden en gebruik van batterijen kan de laadinfrastructuur mogelijk met minimale of zonder extra netbelasting gerealiseerd worden. Het is waarschijnlijk(er) dat dit mogelijk is in een collectief van meerdere bedrijven op bijvoorbeeld een bedrijventerrein dan op meerdere locaties.

4. Aanpak per randvoorwaarde

Laadinfrastructuur inpassen in het *energiesysteem*

5. Ontwikkelen en implementeren van mitigerende maatregelen

Via mitigerende maatregelen zorgt regio Zuid voor het beperken van de netimpact van het gebruik van laadinfrastructuur, of biedt zij tijdelijke oplossingen voor het omgaan met de schaarse netcapaciteit. De inzet van regio Zuid bestaat minimaal uit:

- Alle publieke laadpalen die op basis van contracten van regio Zuid zijn gerealiseerd zijn technisch in staat om slim en netbewust laden te ondersteunen. Netbewust laden wordt de standaard voor publieke laadpunten. In nieuwe contracten, zoals de concessie die in 2024 van start gaat, is netbewust laden de norm. Voor bestaande contracten verkent regio Zuid hoe hierin netbewust laden geïmplementeerd kan worden op basis van onderzoek dat in opdracht van het Rijk plaatsvindt. Regio Zuid draagt daarnaast bij aan de ontwikkeling van netbewust thuisladen op basis van het programma Slim Laden Voor Iedereen, waarbij Enexis het initiatief neemt. Tot slot blijft regio Zuid netbewust laden continu evalueren en zo nodig verder ontwikkelen.
- Ondersteunen bij de ontwikkelingen en implementatie van mitigerende maatregelen van laadinfrastructuur. Het gaat hierbij om kennisdelen en borgen van relevante kaders.
- Regio Zuid omarmt innovaties die bijdragen aan het verminderen van de netbelasting door het gebruik van laadinfrastructuur, zoals bi-directioneel laden.

6. Cybersecurity maatregelen integreren in laadinfrastructuur

Het is van belang om cybersecurity maatregelen te integreren in de laadinfrastructuur, gezien de groeiende afhankelijkheid van elektrische voertuigen en bijbehorende oplaadpunten. Door deze maatregelen wettelijk te verankeren, kan de veiligheid van het elektriciteitsnet en de gegevens van gebruikers beter gewaarborgd worden tegen potentiële cyberdreigingen. Het voortzetten van dit proces in samenwerking met andere netbeheerders is essentieel om een uniforme en effectieve aanpak te waarborgen.



4. Aanpak per randvoorwaarde

Verder ontwikkelen in *prognoses en monitoring*

Inzicht in de stand en gebruik van het laadnetwerk, verwachte uitbreiding en toekomstige behoefte draagt bij aan het doelmatig en gericht voorzien in de laadzekerheid. Regio Zuid geeft hier – aansluitend op de afspraken uit de NAL – invulling aan via prognoses en monitoring. Voor het verder ontwikkelen van de prognoses en monitoring zet regio Zuid in op:

1. Bijdragen aan het ontwikkelen van de definities voor een landelijk dekkend netwerk

Het Rijk neemt initiatief om voor elke modaliteit een definitie van een landelijk dekkend netwerk op te stellen. Zoals ook beschreven bij de modaliteiten, draagt regio Zuid hieraan bij en implementeert de definities in regio Zuid, waar nodig aangevuld met een regionale context.

2. Bijdragen aan het opstellen en actualiseren van prognoses

Regio Zuid onderschrijft de afspraken uit de NAL om gezamenlijk met het Rijk en de netbeheerders NAL-prognoses voor de behoefte aan laadinfrastructuur op te stellen. Regio Zuid levert waar nodig en mogelijk informatie aan en laat de prognoses richtinggevend zijn voor de verwachte ontwikkeling van de laadinfrastructuur in Noord-Brabant en Limburg. Voor regio Zuid is het vervolgens wenselijk deze prognoses op kaart beschikbaar te hebben.

3. Inrichten van een monitoringsysteem voor het gebruik van de laadinfrastructuur

Voor de verdere ontwikkeling van laadinfrastructuur is inzicht in de ontwikkeling van het laadnetwerk en het gebruik daarvan gewenst. Op nationaal niveau wordt gewerkt aan een data-platform waarop data kan worden gedeeld, dit betreft zowel data die voortvloeit uit het gebruik van de laadinfrastructuur als data die voortvloeit uit het proces van de realisatie van laadinfrastructuur. Regio Zuid sluit hierop aan. Dit borgt zij in de afspraken die zij maakt met gemeenten en marktpartijen bij de realisatie en/of het beheer van laadinfrastructuur.

4. Verder ontwikkelen van data-gestuurd realiseren van laadinfrastructuur

Regio Zuid heeft de afgelopen jaren de mogelijkheden voor het data-gestuurd uitbreiden van het laadnetwerk verkend, en daarmee ervaring opgedaan. De regio heeft de ambitie om nieuwe laadinfrastructuur conform de definities voor het landelijk dekkende netwerk te realiseren. Dat betekent dat na realisatie van een basisnetwerk, het netwerk data-gestuurd verder wordt verdicht. Data-gestuurd uitbreiden wordt daarvoor op basis van accurate monitoring (#3) de norm voor regio Zuid.

5. Verder ontwikkelen aanpak databeheer

Aansluitend op de afspraken in de NAL, werkt RAL Zuid verder aan de aanpak databeheer. Dit omvat alle relevante datastromen rondom laadinfrastructuur. Ook werkt regio Zuid aan de borging van het meerjarige beheer van de data zowel bij de provincies als in samenwerking met partners.

4. Aanpak per randvoorwaarde

Blijven *ondersteunen van gemeenten met kennis en capaciteit*

Regio Zuid faciliteert gemeenten bij de ontwikkeling van laadinfrastructuur, zoals via de regionale aanbestedingen, het Expertisecentrum Laadinfrastructuur en de bedrijvenaankpak die wordt ontwikkeld. De gemeenten in regio Zuid geven aan de inzet van regio Zuid te waarderen en blijven behoefte hebben aan ondersteuning op het gebied van kennis en soms ook capaciteit. Ook de collectieve aanpak voor de opschaling van laadinfrastructuur, waarbij regio Zuid inliggende gemeenten collectief ondersteuning biedt, wordt zeer gewaardeerd:

- De **concessie voor publieke laadinfrastructuur** en bijbehorende plaatsingsstrategie.
- De **plankaart** met de potentiële locaties voor publieke laadinfrastructuur.
- De **participatietool** om inwoners te betrekken bij de uitrol van laadinfrastructuur.
- Het **realisatieportaal** om de realisatieprocessen bij te houden.
- De **monitoringstool** met daarin de gebruiksgegevens van de laadpalen.

De behoefte vanuit gemeenten bestaat uit¹:

- Het beschikbaar stellen van **kennis**. Hier scoort de ondersteuning vanuit het Expertisecentrum RAL Zuid hoog, maar ook geven gemeenten aan om graag actiever geholpen te worden door het beschikbaar stellen van capaciteit om mee te werken aan beleidsontwikkeling.
- De regionale **samenwerking** in de uitrol van het publieke laadnetwerk personen- en bestelvoertuigen. Waar veel gemeenten meedoen aan de regionale aanbesteding voor de reguliere publieke laadinfrastructuur.
- Een regionale aanpak voor **inpassing in het energiesysteem**.
- Regionale **prognoses en monitoring**.

De regionale aanpak voor inpassing in het energiesysteem en de regionale prognoses en monitoring zijn in hoofdstuk 4 Randvoorwaarden uitgewerkt.

Voor de ondersteuning van gemeenten zet RAL Zuid in op:

1. Continueren van de ondersteuning van gemeenten via het expertisecentrum

Het expertisecentrum is en blijft dé plek waar Brabantse en Limburgse gemeenten terecht kunnen voor ondersteuning op het gebied van laadinfrastructuur. Het expertisecentrum richt zich op ondersteuning van de gemeentelijke beleidsontwikkeling- en uitvoering, maar ook het faciliteren van gemeenten in de ondersteuning van bedrijven en particulieren.

Het expertisecentrum is de 'spin in het web' en de 'smeerolie' om het behalen van landelijke doelstellingen rondom de realisatie van laadinfrastructuur mede mogelijk te maken. Enerzijds functioneert het als loketfunctie voor vragen van belanghebbenden en anderzijds functioneert het als proactieve vooruitgeschoven post dat belanghebbenden aanjaagt. Dit vraagt om een mix van rollen en activiteiten:

- Informeren en communiceren
- Kennisdelen en adviseren
- Verbinden en organiseren
- Vertegenwoordigen en verantwoorden

De gemeenten blijven zelf verantwoordelijk voor het opstellen van gemeentelijk beleid, de besluitvorming, keuze over deelname aan de collectieve aanpak en het inspelen op lokale vragen en/of kansen.

2. Verbreden van het netwerk en enthousiasme bij gemeenten

Regio Zuid wil haar netwerk bij gemeenten vergroten en zo het draagvlak en enthousiasme voor elektrisch vervoer en laadinfrastructuur laten groeien. Het netwerk is nu vooral gericht op beleidsverantwoordelijkheden voor regulier laden van personenauto's, doorgaans belegd bij Mobiliteit. Het doel is om dit netwerk uit te breiden naar andere afdelingen binnen de gemeenten, zoals Energie en Ruimtelijke Ontwikkeling voor de netinfrastructuur en Economie en Wonen in relatie tot (logistieke) bedrijven, woning- en utiliteitsbouw en commerciële scheepvaart.

¹ Volgt uit survey onder gemeenten waarvan de opbrengsten zijn opgenomen in Bijlage B.

4. Aanpak per randvoorwaarde

Aandacht voor de *ruimtelijke inpassing van laadinfrastructuur*

De ruimtevraag voor laadinfrastructuur neemt steeds verder toe. Naast het groeiende aantal publieke laadpunten op straat neemt de ruimtevraag voor snellaadinfrastructuur toe. Gezien de vele ambities voor bijvoorbeeld woningbouw, energie, mobiliteit, groen, landbouw en ook laadinfrastructuur is de beschikbare ruimte beperkt. Dit betekent dat het van belang is om tijdig voor te sorteren op de benodigde ruimte voor laadinfrastructuur.

1. Opstellen plankaarten

Via plankaarten voor reguliere publieke laadinfrastructuur wordt inzichtelijk waar publieke laadpunten kunnen komen. Regio Zuid ondersteunt de gemeenten bij het opstellen van de plankaarten en contracteert een marktpartij die voor de gemeenten deze plankaarten opstelt. Hiermee ontstaat inzicht in de potentiële locaties en kan de doorlooptijd van het plaatsen van een nieuwe laadpaal aanzienlijk worden versneld. Bovendien ontstaat hiermee inzicht voor Enexis in waar uitbreidingen van het laadnetwerk zijn voorzien.

2. Ruimtelijke impact inzichtelijk maken

Voor grootschalige laadinfrastructuur voor bijvoorbeeld het snelladen van vrachtvervoer en bouw materieel is aanzienlijke ruimte nodig. Deze ruimte is vaak niet eenvoudig beschikbaar. Op basis van de definities van het landelijk dekkend netwerk voor de verschillende modaliteiten, in combinatie met de beschikbare prognoses, maakt regio Zuid inzichtelijk welk ruimtebeslag waar en wanneer nodig is. Regio Zuid voorziet vervolgens in gerichte acties om te zorgen dat deze ruimte ook beschikbaar komt, voor zover dat mogelijk is binnen haar invloedssfeer. Hierbij wordt aansluiting gezocht met het ruimtelijk voorstel.

3. Meervoudig ruimtegebruik voor laden stimuleren

De groeiende ruimtevraag in combinatie met schaarse ruimte maakt dat het voor de hand kan liggen om meervoudig ruimtegebruik (bijvoorbeeld voor parkeren en laden, en ook voor andere functies zoals solar carports) nodig is om laadinfrastructuur in te kunnen passen. Om dit mogelijk te maken maakt regio Zuid inzichtelijk waar en hoe meervoudig ruimtegebruik mogelijk is. Zij maakt hierbij zoveel mogelijk gebruik van de bestaande kennis (vanuit de NAL-werkgroepen en NKL) en stelt deze kennis beschikbaar aan gemeenten en ondernemers.

4. Pilots en innovaties

Met de groei van het aantal publieke laadpunten op straat neemt ook de druk op de openbare ruimte toe. Wenselijk is om deze inpassing zo eenvoudig mogelijk te maken, bijvoorbeeld door het gebruik van minder verkeersborden, eenvoudigere procedures en waar het kan laadpalen die minder impact hebben in het straatbeeld. Wij werken daarom in elk geval aan:

- Het verkennen van de mogelijkheden om laadpalen zonder verkeersbesluit te kunnen plaatsen. Hiermee gaan we ervaringen opdoen in de nieuwe concessie die op dit moment wordt aanbesteed. Afhankelijk daarvan verkennen we mogelijkheden voor opschaling.
- We sluiten aan op mogelijkheden voor 'groene zonering' die nationaal worden onderzocht. Hierbij wordt conform een verkeerszone (bijv. voor 30 km per uur of parkeren) een zonebesluit genomen voor het bestemmen van laadplekken voor elektrische auto's. Daarmee is er per laadplek geen apart verkeersbesluit en bebording nodig.
- De mogelijkheden om laadpalen kleiner te maken en in te passen in bestaande straatmeubilair, zoals laadlantaarns. In verschillende gemeenten worden hier ervaringen mee opgedaan.

Op deze – en mogelijk nieuwe thema's – volgen we de ontwikkelingen. Geleerde lessen brengen we zoveel mogelijk samen met de gemeenten in de praktijk.

¹ Volgt uit survey onder gemeenten waarvan de opbrengsten zijn opgenomen in Bijlage B.

5. Organisatie, communicatie, financiering en evaluatie

5. Organisatie, communicatie, financiering en evaluatie

Organisatiestructuur en samenwerking landelijk, regionaal en lokaal

In regio Zuid werken de provincies Limburg en Noord-Brabant samen met de inliggende gemeenten en Enexis Samenwerkingsregio RAL Zuid heeft een organisatiestructuur die bestaat uit een ambtelijke stuurgroep en een projectteam. Het Expertisecentrum Laadinfrastructuur en externe opdrachtnemers in bredere zin gelden als verlengstuk van het projectteam. Op alle niveaus, maar tenminste via het projectteam, wordt afstemming gezocht met zowel de NAL landelijk als met regionale en lokale gremia omtrent aanpalende onderwerpen. De stuurgroep is verantwoordelijk voor het behalen van de afgesproken doelen en het borgen van stakeholderbelangen voor zover de randvoorwaarden van met name financiering en netcapaciteit op orde zijn. Het projectteam voert het plan van aanpak uit en verzorgt de dagelijkse operationele leiding van het programma. Zij voorziet in de verbinding met nationale ontwikkelingen (zoals de NAL-stuurgroep en werkgroepen) en verbinding met relevante regionale (beleids)programma's.



5. Organisatie, communicatie, financiering en evaluatie

Communicatie

Regio Zuid wil haar stakeholders, netwerk en relaties actief informeren over haar activiteiten. Op deze manier vergroten we de zichtbaarheid en is informatie proactief beschikbaar. Van belang is om concreet te maken waarop we willen inzetten en wat we daarmee willen bereiken. Daarvoor stellen we een **communicatiestrategie en communicatieplan** op, waarin we de doelgroepen, middelen en communicatieactiviteiten in uitwerken. Daarbij zetten we in elk geval in op:

1. Ons netwerk vergroten

We zetten ons in om het RAL-netwerk te vergroten. Op dit moment richt zich dit vooral op contacten bij gemeenten die actief zijn met reguliere laadinfrastructuur. Gezien de groei van elektrisch vervoer willen we dit netwerk verbreden naar contacten op het gebied van energie, logistiek, economie, wonen en andere relevante beleidsterreinen.

2. Nationaal informatie delen

Werkwijzen, opgebouwde kennis en ervaringen delen we in het nationale netwerk. Daarnaast dragen we bij aan heldere persberichten en woordvoering. Hiervoor maken we primair gebruik van de kanalen van de NAL, zoals de website en events. Hierover stemmen we af met het NAL programmteam en de NAL-werkgroep Communicatie.

3. Informeren via het expertisecentrum

We informeren het gemeentelijke netwerk via het expertisecentrum. Hiervoor zetten we onder andere in op:

- Het delen van kennis via o.a. kennisdocumenten, voorbeeldprojecten, cursussen, rondetafelbijeenkomsten en webinars.
- Het informeren via o.a. de website, een digitaal dashboard, bereikbaarheid tijdens kantooruren en maandelijkse digitale updates.



5. Organisatie, communicatie, financiering en evaluatie

Begroting 2024 en 2025, met een doorkijk t/m 2030

Onderstaand overzicht geeft de begroting voor regio Zuid voor de jaren 2024 en 2025, met een doorkijk voor de periode 2026 t/m 2030. Een randvoorwaarde om invulling te geven aan de samenwerkingsovereenkomst is dat er toereikende middelen beschikbaar zijn t/m 2030. Dit ter dekking van de (beoogde) uitvoeringsactiviteiten binnen de RAL Zuid 2024-2030. Een gedetailleerd overzicht van de begroting (op activiteitsniveau) is opgenomen in Bijlage C. Ter toelichting op deze begroting:

- Alle bedragen x € 1.000 en zijn exclusief BTW, m.u.v. de witte vlekken regeling
- Het budget is beschikbaar voor 2024 en 2025. De begroting is daarmee ook vast voor 2024 en 2025 en indicatief voor de jaren daarna. Over de bekostiging van de activiteiten t/m 2030 zijn nog geen afspraken gemaakt met lenW en ook nog geen regionale middelen beschikbaar. Het beschikbare budget is 50/50 verdeeld over 2024 en 2025.
- Een aantal verplichtingen gaan we aan in 2024 of 2025, voor een langere periode zoals voor het Expertisecentrum en het opstellen van plankaarten. De totale verplichting is begroot in 2024 en 2025.
- Het beschikbare budget komt mede tot stand uit resterende middelen voor de periode 2019-2023 en de voormalige samenwerking met Enexis, Enpuls en Provincie Noord-Brabant. Deze middelen hebben een specifieke bestemming en zijn op die manier in deze begroting verwerkt.

Post	Budget beschikbaar			Doorkijk: budget nog niet beschikbaar						Totaal
	2024	2025	Tot 24-25	2026	2027	2028	2029	2030	Tot 26-30	2024-2030
<i>Alle bedragen x € 1.000 en exclusief BTW</i>										
Totaal budget	7.100	2.214	9.314							
Aanpak per modaliteit	2.490	2.102	4.592	650	650	500	500	500	2.800	7.392
1. Personen- en bestelvoertuigen	1.552	1.827	3.379	150	150	0	0	0	300	3.679
2. Vrachtvoertuigen	863	150	1.013	400	400	400	400	400	2.000	3.013
3. Bouwmaterieel	50	50	100	100	100	100	100	100	500	600
4. Scheepvaart	25	25	50	0	0	0	0	0	0	50
5. OV- en autobussen	0	50	50	0	0	0	0	0	0	50
			0							
Aanpak per randvoorwaarde	1.502	1.803	3.230	1.075	1.025	1.025	1.350	2.050	5.825	8.355
1. Inpassing in het energiesysteem	620	896	1.516	800	800	800	800	800	4.000	5.516
2. Monitoring en prognoses	150	175	250	175	175	175	200	200	925	1.175
3. Kennisontwikkeling	312	312	624	50	0	0	300	300	650	1.274
4. Ruimtelijke inpassing	420	420	840	50	50	50	50	750	250	390
Organisatie, communicatie, financiering en evaluatie	796	796	1.492	1.150	1.150	1.150	1.150	1.150	5.750	7.242
Totaal uitgaven	4.788	4.701	9.314	2.875	2.825	2.675	3.000	3.700	14.375	22.989
Resultaat	2.312	-2.487	0							

5. Organisatie, communicatie, financiering en evaluatie

Monitoring en evaluatie

In een plan van aanpak worden jaarlijks de activiteiten uit deze regionale aanpak laadinfrastructuur verder uitgewerkt in acties. Deze wordt jaarlijks opgeleverd uiterlijk op 1 december voorafgaand aan het jaar waar het plan van aanpak over gaat. Omdat er vele ontwikkelingen zijn op het gebied van elektrisch vervoer is het van belang om de regionale aanpak laadinfrastructuur elke twee jaar te herzien. Zeker voor de modaliteiten die nu nog in de fase verkennen of doelen stellen zitten qua uitrol laadinfrastructuur, is op dit moment nog niet te zeggen welke activiteiten er precies nodig gaan zijn tot 2030. Wat we wel weten, is dat er activiteiten nodig gaan zijn om de uitrol van laadinfrastructuur te faciliteren.

Daarnaast levert de samenwerkingsregio jaarlijks een voortgangsrapportage, welke de evaluatie bevat van in ieder geval:

- De uitvoering van het plan van aanpak
- De voortgang van de doelen die in de regionale aanpak laadinfrastructuur staan beschreven
- De financiële realisatie van de uitvoering.

Deze rapportage levert de samenwerkingsregio op aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, uiterlijk op 1 april van het jaar volgend op het gerapporteerde jaar.



Bijlagen

Gebruikte afkortingen en definities

Begrip	Definitie
Elektrische autobussen	M2 en M3 voertuigen die laadinfrastructuur nodig hebben. Dit betreft zowel elektrische OV-bussen als elektrische touringcars.
Elektrisch bouwmaterieel	Elektrisch werk-, voer- en vaartuigen ingezet in bouw-, onderhouds- en sloopp projecten.
Elektrische personen- en bestelvoertuigen	M1, N1 en lichte N2 voertuigen. Hieronder vallen onder andere elektrische personenauto's, bestelauto's, deelauto's en doelgroepenvoertuigen.
Elektrische scheepvaart	Zowel elektrisch varen als walstroom voor de volgende scheepvaart: binnenvaart, zeevaart inclusief veerdiensten naar de eilanden, passagiersvaart bestaande uit rondvaartboten en veerponten, en recreatievaart.
Elektrische vrachtvoertuigen	Zware N2 en N3 voertuigen die laadinfrastructuur nodig hebben.
LAN	Landelijk Actieprogramma Netcongestie
NAL	Nationale Agenda Laadinfrastructuur
PMIEK	Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat
RAL	Regionale Aanpak Laadinfrastructuur
Clean Energy Hub	Een Clean Energy Hub (CEH) is een tank-, laad- of bunkerstation voor goederenvervoer over de weg en voor binnenvaart. De Hub heeft minimaal 2 alternatieve, duurzame energiebronnen (bijv. bio-LNG, bio-CNG, HVO, batterij-elektrisch of waterstof).

Inzicht in behoeften van gemeenten

Via het expertisecentrum laadinfrastructuur RAL Zuid is er een survey gehouden onder alle gemeenten in de regio. Van de totaal 87 gemeenten hebben 30 gemeenten de survey ingevuld.

De belangrijkste conclusies van de survey zijn:

- Ca. 50% van deze gemeenten heeft een laadvisie en beleid.
- Nieuwe modaliteiten (vrachtvoertuigen, bouwmaterieel en scheepvaart) worden door ongeveer de helft van de gemeenten wel verwacht.
- Op dit moment zetten deze gemeenten zich vooral in op regulier publiek laden voor personen- en bestelvoertuigen.
- Deze gemeenten hebben netcapaciteit, prognoses en monitoring wel op de agenda staan, maar gemeenten geven niet of nauwelijks uitvoering aan deze onderwerpen.

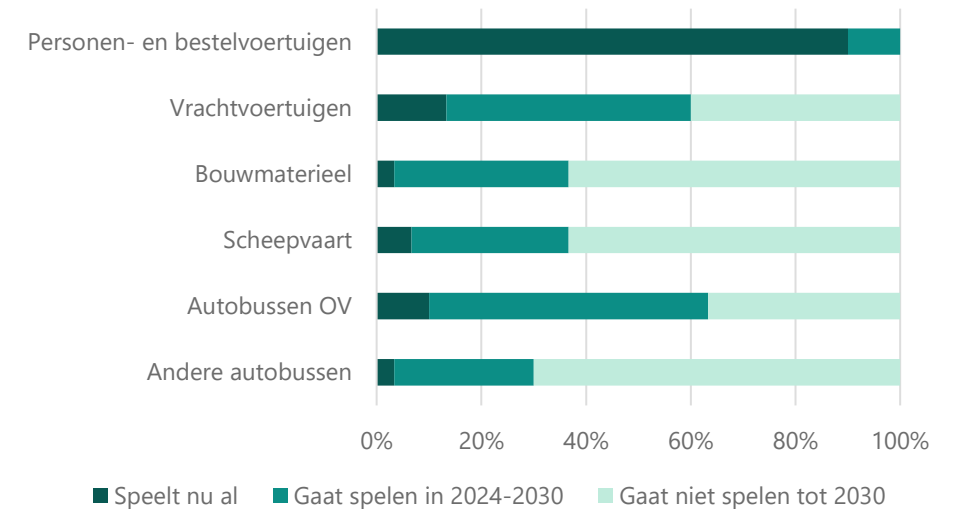
De top 3 aan opgaven die spelen bij deze gemeenten is:

1. Inpassing van laadinfrastructuur
2. Uitvoeringscapaciteit
3. Actuele prognoses

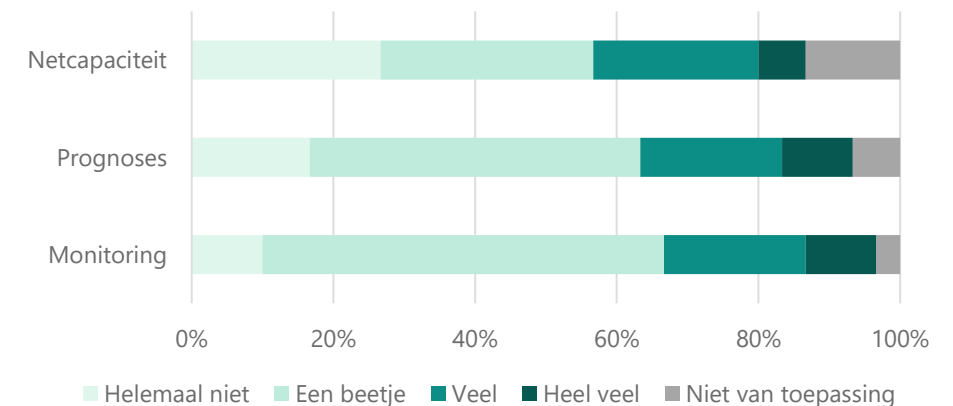
Deze gemeenten geven aan voornamelijk behoefte te hebben aan:

- Regionale aanpak voor opschalen laadinfrastructuur: meer dan alleen de huidige concessie.
- Regionaal borgen van de randvoorwaarden: kennis, expertise, netcapaciteit en prognoses.
- Actieve regionale ondersteuning door het actief opzoeken van de gemeenten met informatie en best practices.

Welke thema's spelen er in uw gemeente?



Inzet van de gemeente op randvoorwaarden



Begroting in detail

Is op aanvraag beschikbaar voor direct belanghebbenden

Wij laden je op.



provincie limburg



Provincie Noord-Brabant