A close-up photograph of a hand plugging a black charging cable into the charging port of a white electric car. The background is blurred, showing other charging stations and greenery.

Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuidwest

Actualisatie 2026

Inhoudsopgave

1	Context	4
2	Doelen en focus RAL Zuidwest	5
2.1	Strategische doelen & Aanpak	5
2.2	Focus van de aanpak	5
2.3	Uitgangspunten van de aanpak	7
3	Werksporen	8
3.1	Personen- en bestelvoertuigen	8
3.1.1	De huidige situatie	8
3.1.2	Focus en aanpak	10
3.1.3	Verwachtingen	12
3.2	Logistiek (Bestel- en Vrachtwagens)	13
3.2.1	De huidige situatie	13
3.2.2	Focus en aanpak	14
3.2.3	Verwachtingen	16
3.3	Bouwverkeer	17
3.3.1	De huidige situatie	17
3.3.2	Focus en aanpak	18
3.3.3	Verwachtingen	19
3.4	Data	20
3.4.1	Huidige situatie	20
3.4.2	Focus en aanpak	20
3.4.3	Verwachtingen	23
3.5	Communicatie	23
3.5.1	Huidige Situatie	23
3.6	Busvervoer	24
3.7	Scheepvaart	24
4	Laadinfra en het Elektriciteitsnet	26

5	Financiën	28
6	Structuur & Organisatie	28
6.1	Organisatie en Structuur RAL Zuidwest	28
6.1.1	Provinciale & Gemeentelijke capaciteit	28
6.1.2	Kernteam	29
6.1.3	Geplande ontwikkelingen	29
6.1.4	Visueel overzicht	29
7	Risico's	31
8	Bijlagen	33
8.1	Begrippenlijst	33

1 Context

Hoewel er binnen de Europese Unie gesproken wordt over het opschorten van het verbod op nieuwverkoop van brandstofauto's per 2035, gaat de transitie onverminderd door. Zo waren in Noorwegen per september 2025 95% van alle nieuw verkochte personenauto's elektrisch¹. En ook in Nederland bereikte het percentage zo'n 36%². Het aantal elektrische voertuigen blijft groeien, variërend van personenauto's tot bestelwagens, vrachtverkeer, openbaar vervoer, binnenvaart en bouw materieel. Inmiddels rijden er in Nederland al zo'n 650.000 volledig elektrische personenwagens en zo'n 2.000 elektrische vrachtwagens.

De laadinfrastructuur groeit daarin mee. In NAL-regio Zuidwest werd daarom in mei 2025 het 25.000ste publieke laadpunt geplaatst. Toch is dit pas het begin: in 2030 zijn er op basis van de groei in EV's naar verwachting 89.155 (semi-)publieke laadpunten nodig in de NAL-regio Zuidwest – alleen al voor personenvervoer. Daarnaast is er ook laadinfrastructuur nodig voor bestelbussen en zwaardere logistieke voertuigen, zowel op depots als langs het wegennet. Dit betekent een forse opgave, die nauw samenhangt met de beschikbare ruimte en de capaciteit van het elektriciteitsnet.

De impact van deze ontwikkeling is groot. Laadinfrastructuur raakt niet alleen mobiliteit, maar ook het elektriciteitsnet en de inrichting van onze openbare ruimte. Netcongestie, cybersecurity en prijstransparantie zijn thema's die daarbij steeds meer aandacht vragen. Om deze uitdaging het hoofd te bieden, zijn in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) afspraken gemaakt in de 'Samenwerkingsovereenkomst Regionale Aanpak Laadinfrastructuur'², tussen de Rijksoverheid, provincies en netbeheerders. Die Samenwerkingsovereenkomst geeft handvatten voor wat minimaal moet landen in de regionale aanpakken (waar de RAL Zuidwest er één van is). De Rijksoverheid faciliteert het proces om jaarlijks samen met Partijen een agenda op te stellen met regio overstijgende opgaven die gezamenlijk worden uitgewerkt.

NAL-regio Zuidwest bestaat uit de provincies Zeeland en Zuid-Holland (exclusief de steden Rotterdam en Den Haag, die onderdeel zijn van de G4-regio). De provincie Zeeland telt dertien gemeenten en is één RES-regio. De provincie Zuid-Holland telt 48 gemeenten (excl. Rotterdam en Den Haag) en zeven RES-regio's³. Gezamenlijk werken de betrokken overheden en netbeheerders hier aan een betrouwbaar, toegankelijk en toekomstbestendig laadnetwerk.

De RAL Zuidwest is onderdeel van de overkoepelende Nationale Agenda Laadinfrastructuur en is opgesteld in samenwerking met gemeenten, netbeheerders, marktpartijen en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W). De aanpak beschrijft hoe partijen samenwerken, hoe Rijksmiddelen worden ingezet, en hoe gemeenten door de NAL-regio worden ondersteund bij uitvoeringsopgaven. Gemeenten spelen namelijk een cruciale rol in de realisatie, en de samenwerkingsregio zet zich in om hen actief te informeren, te faciliteren en te stimuleren bij de uitvoering van de gezamenlijke afspraken.

Deze aanpak vormt daarmee een kompas voor de komende twee jaar: het biedt overzicht, geeft richting aan de samenwerking en markeert de stappen die nodig zijn om de groeiende vraag naar laadinfrastructuur gecoördineerd en zo tijdig als mogelijk te realiseren.

¹ [To nye elbilrekorder i september | Opplysningsrådet for veitrafikken](#)

² [Stand van zaken elektrisch vervoer en laadpunten | RVO.nl](#)

³ [Metropoolregio Rotterdam Den Haag \(MRDH\), Holland Rijnland, Midden-Holland, Drechtsteden, Alblasserwaard, Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee.](#)

2 Doelen en focus RAL Zuidwest

2.1 Strategische doelen & Aanpak

Het is de ambitie van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) om te zorgen voor een landelijk dekkend laadnetwerk voor alle typen elektrische modaliteiten⁴. Dit gebeurt in samenwerking met de zes NAL-regio's, die ieder bijdragen aan de uitbreiding en optimalisatie van het publiek toegankelijke én, waar mogelijk, private laadnetwerk. De Ladder van Laden⁵ vormt daarbij het uitgangspunt.

De NAL richt zich op vier landelijke doelstellingen:

- Een voldoende dekkende laadinfrastructuur voor alle modaliteiten;
- Verkorting van doorlooptijden en strategische plaatsing van laadinfrastructuur vóóordat de vraag ontstaat;
- Toegankelijke informatie over locaties, beschikbaarheid en laadtarieven;
- Een toekomstbestendig netwerk, gericht op slim en netbewust laden om capaciteitsbelasting te beperken.

Voor de NAL-regio Zuidwest zijn deze doelen vertaald naar de volgende strategische richting:

Het opstellen en uitvoeren van een goed gecoördineerde regionale aanpak die regionale stakeholders ondersteunt bij de realisatie van een toekomstbestendig laadnetwerk – slim georganiseerd, toegankelijk en betaalbaar voor iedereen.

De samenwerkingsregio vervult hierbij een **faciliterende en verbindende rol**: het bundelen van kennis, het wegnemen van belemmeringen, het stimuleren van samenwerking en het creëren van de juiste randvoorwaarden voor realisatie door de betrokken partijen.

2.2 Focus van de aanpak

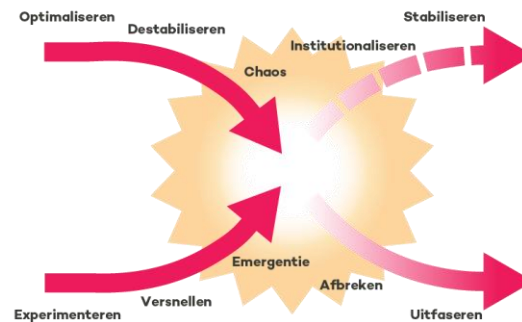
De transitie naar elektrisch vervoer ontwikkelt per sector in verschillende snelheden. Zoals in vele transities zijn er verschillende fasen die doorlopen worden. In de afbeelding hieronder worden deze fasen volgens de methodiek van de transitie-theorie⁶ weergegeven.

Voor logistiek en bouwlogistiek geldt dat de transitie nog in een versnellende, en soms experimenterende fase zit. Voor personenvervoer geldt dat de institutionaliserende fase is aangebroken. Bij gemeenten is het beleid voor personenvervoer steeds vaker op orde en ligt de focus op uitvoering en opschaling. De grootste uitdagingen liggen in het vergroten van schaal en het goed uitvoeren van contracten met marktpartijen.

⁴ Elektrische personen- en bestelvoertuigen, elektrische vrachtvoertuigen, elektrische autobussen, elektrisch bouw materieel en elektrische scheepvaart.

⁵ [Visie op de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer.PDF](#)

⁶ [Transities • DRIFT](#)



Daarom verschuift de aandacht van de NAL-regio Zuidwest de komende twee jaar nadrukkelijk naar de sectoren Logistiek en Bouw, en wordt hier gekozen voor een aanpak die past bij de fase waarin die sectoren zich bevinden. Er ligt hier een duidelijke rol voor de overheden als het gaat om een landelijk dekkend laadnetwerk. Tegelijkertijd zijn juist bedrijven en bedrijventerreinen sleutelspelers als het gaat om depotladen en laden op de bouwplaats, omdat dit veelal private gronden zijn. De focus voor deze sectoren ligt dan ook op het realiseren van een regionaal dekkend netwerk en op het stimuleren van kennisdeling en samenwerking voor (collectieve) laadoplossingen.

Op het gebied van personenvervoer verschuift de aandacht van het ondersteunen van gemeenten in brede zin, naar een meer gerichte aanpak voor het opschalen van het laadnetwerk. Dit zal gebeuren door focus op het professionaliseren contractmanagement en de correcte invulling van marktmodellen.

De NAL-regio Zuidwest focust zich om deze redenen in 2026–2027 op het volgende:

- **Logistiek:** Ondersteunen van bedrijventerreinen die (collectieve) laadfaciliteiten willen realiseren, en het versnellen van corridorladen door samenwerking met gemeenten, netbeheerders en marktpartijen voor een toekomstbestendig logistiek laadnetwerk.
- **Bouw:** Stimuleren van emissieloos bouwen door samenwerking tussen afdelingen en overheden te versterken, pilots te faciliteren en kennis te delen over laadinfrastructuur op bouwplaatsen en in bouwlogistiek.
- **Personenvervoer:** Samen met gemeenten het publieke laadnetwerk opschalen en vernieuwen door professioneel contractmanagement, datagedreven plaatsing en nauwe samenwerking met de marktpartijen, zodat laadcapaciteit tijdig aansluit op de groeiende vraag.
- **Data:** Versterken van de datagedreven aanpak van laadinfrastructuur door het ontwikkelen en toepassen van tools, dashboards en prognoses. Zo wordt de plaatsing van laadpunten efficiënter, beter afgestemd op gebruik en netcapaciteit, en krijgen overheden, marktpartijen en inwoners beter inzicht in de laadinfrastructuur.

2.3 Uitgangspunten van de aanpak

De uitrol van een toekomstbestendig laadnetwerk is een enorme opgave met grote impact op zowel het elektriciteitsnet als de openbare ruimte. Om dit te realiseren is niet alleen kennis en samenwerking op de uitvoering van een collectieve aanpak nodig, maar ook voldoende capaciteit en middelen bij gemeenten en provincies. Een belangrijke voorwaarde voor succes is dan ook dat de samenwerkingsregio gemeenten – waar nodig – ondersteunt met capaciteit en bouwstenen aanreikt om de beleidsbasis op orde te brengen voor alle modaliteiten. De samenwerkingsregio positioneert zich als coördinerende en faciliterende partij, die samenwerking en kennisborging ondersteunt en gemeenten helpt hun eigen uitvoeringsrol te vervullen.

De aanpak van de NAL-regio Zuidwest wordt uitgevoerd middels de volgende uitgangspunten:

1. **Inzet op gecoördineerde regionale aanpak:** de NAL-regio stimuleert gemeenten en regio's om samen te werken aan de laadinfrastructuur opgave. Hiervoor wordt capaciteit beschikbaar gesteld voor de inliggende regio's en worden de regio's ondersteund om te komen tot uitvoeringsagenda's op basis van bestaande visies. Hierbij is specifiek aandacht voor de benodigde fysieke ruimte en de rol die gronden in publiek eigendom kunnen spelen voor de invulling van de laadvraag door de markt.
2. **Stakeholdermanagement:** Laadinfrastructuur is onlosmakelijk verbonden met andere beleidsterreinen en partijen. Daarom wordt actief afgestemd met netbeheerders, (regionale) overheden, veiligheidsregio's, marktpartijen, brancheorganisaties en beleidsvelden zoals energie en de gebouwde omgeving.
3. **Kennisdeling faciliteren en versterken:** Via de gremia binnen de NAL en de NAL-regio Zuidwest wordt kennisuitwisseling georganiseerd. Voor de verschillende modaliteiten zijn werkspoorzoekers beschikbaar die de aanpak verder uitwerken en uitvoeren.
4. **Basis op orde:** De verantwoordelijkheid voor de uitrol van laadinfrastructuur ligt in belangrijke mate bij gemeenten (zij zijn immers opdrachtgever). Een stevige basis – visie, beleid en marktmodel – is daarbij essentieel. De samenwerkingsregio biedt ondersteuning om deze basis te ontwikkelen en te versterken.
5. **Inzicht in de opgave:** Door plankaarten en gebruiksdata beschikbaar te stellen en mee te werken aan de ontwikkeling van prognoses ontstaat een zo accuraat mogelijk beeld van de toekomstige opgave. Deze inzichten geven richting aan de realisatie van nieuwe laadpunten en vormen input voor de investeringsplannen van netbeheerders.

De uitvoering van deze aanpak vindt plaats in samenwerking met gemeenten, regio's, netbeheerders, marktpartijen en kennisinstellingen. Gemeenten zijn daarbij de belangrijkste schakel. Binnen de samenwerkingsregio Zuidwest bestaan grote verschillen tussen gemeenten in schaal, capaciteit, ambities en kennisniveau. De verschillen uiten zich in bijvoorbeeld stedelijkheid, oppervlakte, aantal inwoners, maar ook in capaciteit en duurzaamheidsambities. Door meer in te zetten op regionale samenwerking en het centraal borgen van kennis kan elke gemeente op passende wijze worden ondersteund. Zo blijft de regio in staat om gezamenlijk en in het juiste tempo toe te werken naar de nationale ambities voor 2030 en 2050. De concrete mijlpalen per jaar werkt de NAL-regio uit in een plan van aanpak en jaarlijks wordt ook een voortgangsrapportage opgesteld over wat de NAL-regio afgelopen jaar heeft gedaan.

3 Werksporen

De transitie naar elektrische mobiliteit speelt in elke sector – van personenvervoer tot aan binnenvaart. In de samenwerkingsovereenkomst RAL 2 is beschreven dat de NAL zich voornamelijk focust op elektrische personen- en bestelvoertuigen, elektrische vrachtvoertuigen, elektrische autobussen, elektrisch bouwmaterieel en elektrische scheepvaart. Elke modaliteit kent zijn eigen pad en bijkomende uitdagingen. In dit hoofdstuk staat omschreven wat de NAL-regio doet voor deze modaliteiten, of als er hier geen prioriteit aan wordt gegeven wordt omschreven waarom. Voor de onderwerpen waarmee de regio actief aan de slag gaat zijn er binnen de NAL-regio Zuidwest verschillende werksporen. Er zijn werksporen die zich richten op specifieke sectoren of modaliteiten. Dit zijn:

- Personen- en bestelvoertuigen
- Logistiek
- Bouw

Naast de bovenstaande werksporen die specifiek op één sector of modaliteit zijn gericht, zijn er binnen de NAL-regio Zuidwest ook werksporen die een overkoepelend karakter hebben. Deze werksporen leveren producten op die bijdragen aan meerdere werksporen. Dit zijn:

- Data
- Communicatie

Voor elk werkspoor geldt dat de regio **aansluit bij de betreffende werkgroepen** van de NAL en hier input levert en de met de output aan de slag gaat. Dit betekent dat de regio zich actief inzet voor de uitvoering van nationaal opgestelde stukken, welke zijn vastgesteld in de Stuurgroep NAL. Voorbeelden hiervan zijn de uitvoeringsagenda logistiek, protocollen voor cybersecurity of interoperabiliteit en de handreiking netbewust laden.

Kennisdeling blijft een belangrijk onderwerp voor de NAL-regio. De afgelopen jaren hebben laadconsulenten van de verschillende werksporen vragen van gemeenten beantwoord en waar nodig opvolgend onderzoek gedaan. Ook in de komende jaren zal de NAL-regio zich inzetten om kennisvragen te beantwoorden en samen met gemeenten te komen tot nieuwe kennisdocumenten.

Onderstaand wordt per werkspoor aangegeven wat de huidige situatie is en wat de aanpak voor de komende twee jaar inhoudt.

3.1 Personen- en bestelvoertuigen

3.1.1 De huidige situatie

De afgelopen jaren heeft publieke AC-laadinfrastructuur voor personenmobiliteit zich ontwikkeld tot een volwassen markt. In de NAL-regio Zuidwest zijn in 2025 mijlpalen gevierd met het plaatsen van het

10.000e laadpunt in het concessiegebied en het 25.000e publieke laadpunt in Zuidwest Nederland. Dit leidt tot een *gemiddelde* dekkingsgraad van bijna 94%⁷ in de NAL-regio Zuidwest.

De ontwikkeling van deze markt is passend bij de toenemende laadvraag. Volledig elektrische personenauto's hadden in 2025 een marktaandeel van zo'n 36% en een aandeel van bijna 7% in het Nederlandse wagenpark voor personenauto's⁸. Ook Plug-in Hybrid Electric Vehicles krijgen een steeds groter rijbereik en daarmee een steeds grotere laadvraag. Met een marktaandeel van 19% is dit ook zeker een categorie waar rekening mee gehouden moet worden. Met de introductie van de zero emissiezones heeft ook lichte logistiek in korte tijd een flinke toename van elektrische voertuigen gezien tot een aandeel van ruim 4%⁹. Daardoor wordt zowel de private als zakelijker e-rijder ook steeds afhankelijker van een goed functionerend, veilig en toegankelijk aanbod van publieke laadinfrastructuur. Dit vraagt om een passende aanpak die steeds specifiekere en complexer wordt. Met name kleinere gemeenten hebben moeite om voldoende capaciteit en continuïteit van ervaren medewerkers te borgen. Daarom heeft de NAL-regio Zuidwest – in nauwe samenwerking met Gemeente Rotterdam – ingezet op een collectieve aanpak voor een regionale concessie. Hierdoor is er centrale regie en wordt er meer kennis opgedaan, toegepast en behouden. Uiteindelijk hebben 42 van de 61 gemeenten zich aangesloten bij deze concessie. In 19 gemeenten wordt het openmarkt model gehanteerd. In veel van die gemeenten is erop dit onderwerp wisselende capaciteit en zijn per gemeente verschillende overeenkomsten met Chargepoint Operators (CPO's) gesloten. Daardoor is het lastig als regio hier goed regie op te voeren en de opgave voor bijvoorbeeld cybersecurity en netbewust laden op te pakken.

Uitrol onder druk: Noodzaak tot samenwerking en slimme (laad)oplossingen

Tegelijkertijd wordt het elektriciteitsnet steeds zwaarder belast, onder andere door publieke laadinfrastructuur. Ook wordt het steeds moeilijker om geschikte locaties te vinden in de openbare ruimte en daar bovenop ondervinden gemeenten toenemende weerstand van omwonenden tegen het reserveren van parkeerplaatsen als laadplek. In combinatie met de markt die maar moeilijk aan voldoende technisch personeel kan komen, ligt een mogelijke afname in de snelheid van de uitrol publieke laadinfrastructuur op de loer. Dit zal zeker het geval zijn wanneer aanvragen voor netaansluitingen ten behoeve van publieke AC-laadinfrastructuur op een wachtlijst komen te staan door de voorgestelde 'integrale wachtrij' bij netbeheerders¹⁰.

Een vraagstuk dat regionaal en nationaal speelt is prijstransparantie. Het lukt de sector niet om de e-rijder voldoende duidelijkheid en zekerheid te bieden over de kosten van een laadsessie, blijkt uit de benchmark prijstransparantie¹¹ van het NKL. Tegelijkertijd is de markt zo gestructureerd dat overheden maar beperkt invloed hebben op dit onderwerp, zonder rigoureuze herstructurering van diezelfde

⁷ [Laadinfrastructuur - Landelijk dekkend netwerk - Nederland](#)

⁸ [Stand van zaken elektrisch vervoer en laadpunten | RVO.nl](#)

⁹ [Elektrisch vervoer - Lichte bedrijfsvoertuigen - Nederland](#)

¹⁰ [Ontwerp codebesluit prioriteringsruimte transportverzoeken 2025 | ACM](#)

¹¹ [Benchmark-Prijstransparantie-laden-van-elektrisch-vervoer-2025_def.pdf](#)

markt. Het lijkt daarom niet te lukken om op korte termijn tot werkbare oplossingen te komen, ondanks een duidelijk signaal vanuit de e-rijders dat dit beter moet.

Voor sommige e-rijders is onder andere het (onduidelijke) laadtarief aanleiding om een eigen laadpunt achter de meter te plaatsen – ook wanneer zij niet over een eigen oprit beschikken. Er wordt dan geladen in de openbare ruimte vanuit een privaat laadpunt, een zogenaamde Verlengd Private Aansluiting (VPA). Dit is vanuit maatschappelijk oogpunt niet wenselijk. Het verslechtert de toegankelijkheid van de openbare ruimte, brengt veiligheidsrisico's met zich mee en levert mogelijk conflicten op bij claimedrag van publieke parkeerplaatsen die als private laadplek worden gezien. Bovendien ontstaat er toenemende ongelijkheid tussen woningen die deze oplossing praktisch en redelijkerwijs wel kunnen toepassen en anderen die dit niet kunnen. Beleid dat VPA's toestaat en reguleert vraagt bovendien capaciteit en handhaving van correct gebruik, terwijl de gemeente aansprakelijk is voor eventuele veiligheidsrisico's. Veel gemeenten in NAL-regio Zuidwest staan VPA's ondanks deze risico's toe, vaak zonder maatregelen voor correct en veilig gebruik. Andere gemeenten gedogen het gebruik van VPA's. Slechts enkele gemeenten staan VPA's actief niet toe, maar geven toe hier nauwelijks op te handhaven.

Aanvullend op het aanbod van AC-laadinfrastructuur zal een deel van de laadsessies plaatsvinden bij DC-laadinfrastructuur, ofwel snelladers. Met name bezoekers, lichte logistiek rondom de ZE-zones en veel-rijders zullen hier in grotere mate van afhankelijk zijn. Gemeenten zien het belang van voldoende snelladers, maar worstelen met rolneming, netcongestie en ruimtelijke inpassing. Er wordt door gemeenten daarom een afwachtende houding aangenomen en met name gekeken naar de markt om het initiatief te nemen. Dit vormt het risico dat de realisatie van snelladers achterloopt op de vraag en/of dat snelladers geplaatst worden op maatschappelijk gezien minder wenselijke locaties. Er ligt ruimte voor regie van gemeenten in een transitiegericht tankstation beleid. In de meeste gemeenten ontbreekt deze strategie.

3.1.2 Focus en aanpak

In de komende twee jaar zal de NAL-regio Zuidwest voor dit werkspoor inzetten op de zaken zoals beschreven in de volgende paragrafen.

3.1.2.1 Concessies

In Q2 2026 start de concessie “Openbare laaddiensten voor Zuidwest Nederland” (vanaf hier Concessie Zuidwest NL) waarin publieke AC-laadinfrastructuur wordt geplaatst en geëxploiteerd. 42 van de 61 gemeenten hebben zich hierbij aangesloten. De NAL-regio Zuidwest zal hierin een belangrijke rol spelen door de inzet van een regiomanager en een data-analist. De regiomanager heeft als taak om de verbinding tussen het concessie-management team van de Gemeente Rotterdam en de regiogemeenten in te vullen. De data-analist is verantwoordelijk voor de implementatie en uitvoering van het datagestuurde plaatsen. In de concessie zijn netbewust laden, cyber security en prijstransparantie ook van groot belang. Op deze onderwerpen zal ook een actieve bijdrage worden geleverd in de landelijke werkgroepen.

Ook zal de NAL-regio in samenwerking met gemeenten onderzoeken hoe omgegaan kan worden met oudere palen. Dit zijn voornamelijk palen uit openmarktcontracten waarvan de exploitatietermijn gaat

verlopen. Daarnaast moet ook een start gemaakt worden voor een eventuele volgende concessie. Immers, de plaatsingstermijn van de nieuwe concessie bedraagt 5 jaar – en voorbereiding voor een nieuwe aanbesteding kost veel tijd.

- Voor het onderwerp ‘concessies’ zullen daarom de volgende acties belegd worden:
- Inrichten van concessiebeheer voor Concessie Zuidwest NL.
- Implementeren van de datagedreven uitrolstrategie.
- Invullen en doorontwikkeling van werkzaamheden van de regiomanager.
- Voorbereiding aanbestedingstraject nieuwe concessie(s) – startend in januari 2031.
- Opstellen en uitvoering van strategie om bestaande palen opnieuw in de markt te zetten.

3.1.2.2 Openmarktmodel

Voor de gemeenten met een open marktmodel neemt de NAL-regio ten aanzien van AC-laadinfrastructuur een informerende rol aan en zet in op een reactieve vorm van ondersteuning. Deze gemeenten hebben in 2025 namelijk actief gekozen voor het openmarktmodel. Deze keuze kenmerkt zich door veel verschillende individuele aanpakken en contracten op dit gebied, waardoor brede ondersteuning vanuit de NAL-regio niet vanzelfsprekend is. Indien er concrete vraag vanuit de gemeenten ontstaat, kan de NAL-regio helpen bij het verder onderzoeken van een nieuwe uitwerking van het openmarktmodel.

3.1.2.3 Snelladen

Op het gebied van snelladen wordt op dit moment door veel gemeenten gerekend op een markt gedreven ontwikkeling van nieuwe snellaadlocaties. De NAL-regio zal aansturen tot – en ondersteunen bij – het ontwikkelen en implementeren van een transitiegericht tankstation beleid voor alle gemeenten. Hiermee moet een lange termijn koers worden ingezet richting transitie van brandstofpunten naar snellaadlocaties en waar nodige ook ontwikkeling van nieuwe locaties. Hierbij is het belangrijk om een duidelijk beeld te hebben van de invulling van snellaadlocaties door het Rijk (beleid verzorgingsplaatsen van de toekomst). Ook wordt verkend of – en op welke manier – de provincies Zuid-Holland en/of Zeeland een rol kunnen nemen in een (regionale) snellaad-concessie. Dit leidt dus tot de volgende actie:

- Onderzoek nieuwe aanpak snelladen (waaronder tankstation beleid)

3.1.2.4 Dekkend Netwerk

Het Rijk heeft de doelstelling geformuleerd voor een dekkend netwerk. De dekkingsgraad in de NAL-regio Zuidwest is momenteel 94%. Om de overige zogenaamde witte vlekken in te vullen wordt ingezet op de volgende werkwijze:

- Gemeenten aangesloten bij de concessie SGZH2.0 plaatsen laadpalen in de witte vlekken binnen de huidige concessie (lopend tot medio 2026). Regie hierover wordt gevoerd vanuit de concessiehouder.
- Witte vlekken van openmarkt gemeenten die zich hebben aangesloten bij de concessie Zuidwest NL worden, in lijn met de opgestelde concessieovereenkomst, in 2026 ingevuld.

- Openmarkt gemeenten die in het open marktmodel blijven, wordt meegegeven zij op eigen regie de witte vlekken dienen in te vullen.

De NAL-regio Zuidwest blijft de invulling van de witte-vlekken volgen en zal bijsturen waar dat nodig is.

3.1.2.5 Verlengd Private Aansluitingen

Het afgelopen jaar heeft de NAL-regio Zuidwest het beleid van gemeenten rond de inzet van VPA's voornamelijk gemonitord. Op basis van verschillende kennisdocumenten die landelijk zijn ontwikkeld wordt een kennisdocument opgesteld die gemeenten informeert over de afwegingen die gemaakt kunnen worden rondom VPA's en een handelingskader biedt indien er wordt gekozen voor een positief beleid. Aanvullend daarop is de NAL-regio Zuidwest voornemens om in samenwerking met een onderzoeksinstituut de gedragscomponent van VPA's te onderzoeken. Hierin wordt onder andere onderzocht wat de primaire beweegredenen zijn voor e-rijders voor een VPA en bijvoorbeeld te toetsen of claimedrag inderdaad een significant risico vormt en of VPA's ook ervoor kan zorgen dat meer mensen elektrisch gaan rijden.

Dit leidt dus tot de volgende actie:

- Kennisdocument VPA opstellen
- Onderzoek uitvoeren naar het gedrag en VPA's
- Het beleid en gebruik van VPA's blijven monitoren en het kennisdocument hierop actueel houden

3.1.2.6 Semi Publieke Laadinfrastructuur

Het Nationaal Laadonderzoek 2025 wijst uit dat EV-rijders woonachtig in objecten met een VvE-constructie vaak knelpunten ervaren. Zo'n 78% van de ondervraagden zegt problemen te ervaren – veelal gaan die over brandveiligheid. De NAL-regio wil hier vanaf 2026 tijd voor reserveren om tot oplossingen te komen. De volgende actie komt hieruit voort:

- Opzetten aanpak oplossen knelpunten laadinfrastructuur bij VvE's.

3.1.3 Verwachtingen

De inspanningen binnen dit werkspoor moeten leiden naar verwachting tot:

- Een gezamenlijke aanpak met duidelijke afspraken over kwaliteit, beschikbaarheid en dekking van het laadnetwerk, geleid door een centraal georganiseerd contractmanagement team;
- Meer regionale afstemming en kennisdeling tussen gemeenten over aanbestedingen en marktmodellen;
- Een stabiele basis voor het behoud van het bestaande netwerk en voor de toekomstige uitbreidingen richting 2030, waarbij de laadinfrastructuur past bij de elektrificatiegraad van het wagenpark.

3.2 Logistiek (Bestel- en Vrachtwagens)

3.2.1 De huidige situatie

In 2025 is er veel veranderd in de transitie naar elektrisch vrachtvervoer. De invoering van verschillende ZE-zones zal landelijk voor een extra versnelling van de elektrificatie van de logistiek zorgen. Ook in regio Zuidwest zullen de ZE zones de komende jaren een steeds grotere impact hebben, zowel op de steden met ZE zones als ook op de omliggende gemeenten. Kijkend naar de markt, geldt dat zowel het aanbod en de beschikbaarheid van elektrische vrachtwagens met voldoende bereik flink is gestegen. Vertrouwde truckfabrikanten (OEM's) hebben meerdere modellen op de markt gebracht, waardoor meer transporteurs overgaan tot de aanschaf van één of meerdere e-trucks. Dit is ook te danken aan marktpartijen die zich hebben ingezet voor realisatie van logistieke laadpleinen. In Nederland – en heel Europa – wordt het steeds gemakkelijker om zonder laadstress een elektrische vrachtwagen op pad te sturen.

In 2030 wordt verwacht dat – op basis van vastgesteld beleid – zo'n 10% van de vrachtauto's zero-emissie zullen zijn. Indien ook voorgenomen beleid meegenomen wordt stijgt dit percentage naar 18%. In 2035 is dit respectievelijk 33 en 48%¹². Uiteraard zijn deze percentages afhankelijk van de koers van het nieuwe kabinet, maar ook van de ontwikkelingen in de markt die elkaar snel opvolgen. Daarom is het belangrijk om zo goed mogelijk voorbereid te zijn op deze toekomst. Dat houdt in dat er nog veel werk te verzetten is. In de voorgaande RAL Zuidwest (2024-2025) is beschreven dat de NAL-regio Zuidwest vier sub-sporen kent binnen het werkspoor Logistiek. Dit zijn: Kennissessies voor Gemeenten, Gebiedsgerichte Aanpak Bedrijventerreinen, Bedrijfsgerichte Aanpak en Publiek Laden. Deze sporen zijn nog steeds relevant, al zijn ze aangescherpt qua focus gezien de ontwikkelingen van de afgelopen jaren.

Door het toenemende aantal e-trucks neemt de laadvraag op bedrijventerreinen, op de corridors en in havens toe. Hoewel naar verwachting een groot deel van de laadvraag op bedrijventerreinen zal landen (80%), moet een basisnetwerk zekerheid bieden aan chauffeurs en voorzien in de laadbehoefte van internationale ritten. In 2025 heeft de NAL-regio Zuidwest samen met de werkgroep Logistiek een Data Corridormodel laten ontwikkelen. Dit zorgt voor inzicht in de te verwachtte laadopgave langs de corridors, zowel voor regulier- als voor snelladen. Daarnaast is in afstemming met de NAL-partners de Nationale Uitvoeringsagenda Logistiek opgesteld, waarin corridorladen één van de actielijnen is. Op basis van deze twee ontwikkelingen zijn in de regio concrete zoekgebieden geïdentificeerd voor de ontwikkeling van nieuwe laadpleinen. De opgave voor de regio ligt nu bij het faciliteren van de stap naar realisatie binnen de zoekgebieden. Wegens de schaarste aan geschikte grondposities, netcapaciteit en mogelijke vergunningstrajecten is het belangrijk om snel te starten met dit onderwerp. Zo behouden we een kans om de doelen voor 2035 te behalen. Dat is zowel belangrijk voor de verduurzaming van mobiliteit, als ook voor de stikstof en schone-lucht opgave.

Naast de opgave op de corridors ligt er een belangrijke opgave op bedrijventerreinen, gezien hier naar verwachting het grootste deel van de laadbehoefte landt. Door netcongestie loopt de verduurzaming van processen, de warmtetransitie, en ook de uitrol van laadinfrastructuur spaak. Door samen op te

¹² [pbl-2024-revnext-achtergrondrapport-wagenparkanalyses-bestel-en-vrachtautos_5655.pdf](#)

trekken bij het realiseren van laadinfrastructuur kan er vaak veel meer dan op individueel niveau en worden business cases aantrekkelijker. Die samenwerking opzetten kost tijd en geld. De NAL-regio heeft de afgelopen jaren enkele bedrijventerreinen weten helpen met dit proces. Dit vraagt om maatwerk, is tijdsintensief en vraagt om toewijding vanuit alle stakeholders. De NAL-regio wil deze ondersteuning de komende jaren intensiveren. Goede samenwerking met de gemeente, netbeheerder en lokale bedrijven is hierin een belangrijke voorwaarde.

Ook individuele bedrijven behoorden in 2025 tot de doelgroep van de NAL-regio's. In samenwerking met de werkgroep logistiek is de Laadscan tool ontwikkeld. Om bedrijven hierbij te ondersteunen is capaciteit in de NAL-regio's geworven. De vraag naar begeleiding is echter nog laag. Een succes binnen de NAL-regio was de Zero-Emissie Truck – en bestelbus – academie. In deze meerdaagse cursus zijn meer dan 100 deelnemers voorzien van de laatste kennis over de transitie naar ZE-logistiek.

3.2.2 Focus en aanpak

In de komende twee jaar zal de NAL-regio Zuidwest voor dit werkspoor inzetten op de zaken zoals beschreven in de volgende paragrafen. Daarnaast geldt dat de regio – indien relevant – de samenwerking met het landelijke traject Clean Energy Hubs (CEH), de aanpak energyhubs van de provincies en de ontwikkelingen rondom truckparkings zoekt. Zo zorgen we voor een **brede benadering van Zero Emissie mobiliteit** en voorkomen we versnippering van beleid en loketten.

3.2.2.1 Logistiek Laden op Bedrijventerreinen

Bestel en vrachtwagens zullen voor een groot deel op het depot laden (80-90%)¹⁵, net zoals een deel van het bouwverkeer (zie 3.3). Dit betekent dat het grootste gedeelte van de laadinfrastructuur voor logistiek zich bevindt op particulier terrein. Netcongestie en beperkte fysieke ruimte maken de realisatie van die laadinfrastructuur een complexe opgave. Los daarvan is het maatschappelijk, economisch en net-technisch vaak niet wenselijk om individuele laadoplossingen te realiseren.

Een deel van de gemeenten en bedrijven is zich bewust van de impact van de transitie naar ZE logistiek en al actief bezig. Bij anderen heeft dit vaak nog geen prioriteit. De NAL-regio zal zich daarom in de komende jaren extra inzetten om bedrijven en gemeenten bewust te maken van deze opgave en vervolgens **ondersteuning bieden richting de realisatie van laadoplossingen** op bedrijventerreinen. **Collectieve oplossingen in combinatie met lokale opslag en opwek zijn hierbij wenselijk.**

We breiden de ondersteuning voor bedrijventerreinen uit en zoeken hierin de samenwerking met de programma's verduurzaming bedrijventerrein en energy hubs van beide provincies, het nationale programma Schoon En Emissieloos Bouwen (SEB) en het werkspoor Bouw (Zie paragraaf 3.3). Voorafgaand wordt vastgesteld wanneer – en welke vorm nodig is – om effectief en doelmatig te kunnen ondersteunen. De precieze ondersteuning per bedrijventerrein is flexibel, omdat ervaring leert van afgelopen jaren dat dit vaak maatwerk is.

- Uitwerken kaders voor ondersteuning bedrijventerreinen
- Uitvoeren opgestelde kaders en bedrijventerreinen ondersteuning bieden in samenwerking met o.a. energyhubs en verduurzaming bedrijventerreinen.

3.2.2.2 Corridorladen

In 2025 hebben de NAL-partners samen de Uitvoeringsagenda logistiek opgesteld, en is een start gemaakt aan de uitvoering daarvan. Het uitgangspunt hierbij is dat – waar mogelijk – de laadvraag van vrachtvoertuigen ingevuld wordt zo dicht mogelijk langs het hoofdwegenet. Hierdoor worden onnodige verkeersbewegingen en onveilige situaties vermeden. Alles wat niet op (nieuwe) verzorgingsplaatsen langs de hoofdwegen ingevuld kan worden, zal in de regio landen. De **AFIR geldt hierbij als minimumeis**¹³. Daarnaast is er een kans dat het Rijkstraject ‘Verzorgingsplaats van de Toekomst’ concludeert dat de maximale parkeerduur van 4 uur op de verzorgingsplaatsen in de toekomst gehandhaafd blijft. Dit kan ertoe leiden dat de volledige opgave voor ‘overnight charging’ ook bij de regio landt.

De regio ziet invulling van het corridorladen als een belangrijke opgave. Landelijk is dit van belang om een voldoende dekkend netwerk te realiseren. Regionaal is dit belangrijk om de transitie naar elektrisch transport in de regio te ondersteunen. Zo’n 10% van de laadbehoefte zal immers onderweg ingevuld moeten worden¹⁴, maar ook het internationale transport en de bouwsector hebben behoefte aan deze laadinfrastructuur. De Uitvoeringsagenda logistiek fungeert nationaal als basis voor dit werkspoor. Binnen dit plan zit een duidelijke afhankelijkheid tussen het aantal te realiseren laadlocaties in de regio, en de te realiseren locaties langs rijkswegen. Die afhankelijkheid vereist een **intensieve samenwerking voor een goed onderbouwde uitvoering**. De lokale uitwerking van het eerdergenoemde corridormodel resulteert in 14 wegtrajecten in de regio waarlangs ontwikkeling van een nieuw laadplein wenselijk is. Het doel van de NAL-regio Zuidwest is om middels een **gefaseerde uitrolstrategie** de realisatie van laadinfrastructuur in die zoekgebieden aan te jagen. De zoekgebieden worden gefaseerd aangepakt op basis van **prioritering op basis van**:

- Omvang van de laadopgave;
- Aanwezigheid van bestaande of geplande laadinfra en regionale dekking in de omgeving;
- Aanwezigheid van Verzorgingsplaatsen langs trajecten;
- Beschikbaar aansluitvermogen;
- Synergie andere opgaven, zoals bouwlogistiek, Clean Energy Hubs, opwek en truckparkings;
- Realisatietijd, mogelijkheid tot koppeling met bestaand ruimtegebruik en vergunningsrisico’s

Beschikbaarheid van netaansluitingen en grond zijn de twee voornaamste knelpunten voor de realisatie van de nieuwe laadpleinen. De NAL-regio zal daarom in nauwe afstemming met de netbeheerder en gemeente het realisatietraject verder uitwerken en toewerken naar realisatie door een marktpartij. Ook zal de NAL-regio zich inzetten voor een **landelijk coördinator voor corridorladen**, en hier na aanstelling frequente afstemming mee te zoeken.

Het bovenstaande is samen te vatten in onderstaande acties:

- Inzet op verdere uitwerking van het nationale Uitvoeringsplan Corridor Laden.

¹³ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport/alternative-fuels-sustainable-mobility-europe/alternative-fuels-infrastructure_en

¹⁴ <https://elaad.nl/verwachting-onderzoekers-elaadnl-bijna-alle-trucks-en-bestelwagens-elektrisch-in-2050/>

- Uitvoeren van regionale aanpak logistiek laden onderweg.
 - Prioriteren van nieuw te realiseren laadlocaties in de regio i.s.m. stakeholders.
 - Opstellen plan van aanpak per locatie
- Faciliteren van weg naar realisatie (van marktconsultatie tot ondersteuning bij aanbesteding door wegbeheerder)

3.2.2.3 Laadvisies en Regionale Uitvoeringsagenda's

Het afgelopen jaar zijn zo goed als alle gemeenten in NAL-regio Zuidwest voorzien van een logistieke laadvisie. De visie is echter maar een visie, zolang deze niet is vastgesteld en er geen uitvoeringsagenda aan gekoppeld zit (dit is een verantwoordelijkheid van de gemeenten). De uitvoeringsagenda's zullen ingaan op welke acties nodig zijn (per modaliteit), hoe die te bereiken zijn, welke stakeholders betrokken moeten worden, en of deze lokaal of juist regionaal moeten worden uitgevoerd. Hier is in de opgestelde laadvisie al een eerste aanzet voor gedaan. Daarnaast kunnen gemeenten ook samenwerken op de uitvoering van deze visies. In 2026 wil de NAL-regio de focus leggen op het **opstellen van uitvoeringsagenda's** – in nauwe samenwerking met de gemeenten. Vervolgens is het belangrijk om hier **bestuurlijke borging** op te organiseren. Zonder bestuurlijke borging is prioriteitstelling en capaciteitstoeiwijzing niet mogelijk. De volgende acties staan daarom op de agenda:

- Opstellen van **regionale uitvoeringsagenda's** i.s.m. gemeenten en netbeheerders.
- **Bestuurlijke borging** van uitvoeringsagenda's stimuleren.
- Bepalen ondersteuning bij **uitvoering van de uitvoeringsagenda's**.

3.2.2.4 Bedrijfsgerichte aanpak

Hoewel veel bedrijven al wel enige kennis hebben van Zero-Emissie mobiliteit, is het niet altijd de juiste of voldoende kennis om goed onderbouwde keuzes te maken. Dit terwijl het wel belangrijk is om onnodige kosten te voorkomen door versnelde afschrijving op fossiele voertuigen of door regelgeving. De ondersteuning van bedrijven is echter een complex traject wegens de vele initiatieven die door verschillende partijen al zijn opgestart. Samenwerking met bestaande initiatieven is daarom van groot belang, mede om de communicatie richting bedrijven zoveel mogelijk te stroomlijnen. Zeeland en Zuid-Holland kennen beide organisaties die zich richten op de logistieke sector, respectievelijk Zeeland Connect en Zuid-Holland Bereikbaar. De RAL Zuidwest ziet deze organisaties als belangrijke samenwerkingspartners om bedrijven te ondersteunen. Het blijkt echter lastig om bedrijven goed te ondersteunen – liet ook de introductie van de Laadscan zien in 2025. De NAL-regio blijft de laadscan wel ondersteunen, zodat ondernemers met vragen via deze weg een antwoord kunnen vinden. Daarnaast blijft de NAL-regio alert op andere manieren om ondernemers te bereiken, waarbij de focus ligt op **landelijke of regionaal gecoördineerde aanpakken**.

- Zoeken naar juiste kanalen om ondernemers te bereiken en doelmatig te ondersteunen.
- Ondersteuning blijven aanbieden voor de laadscan logistiek.

3.2.3 Verwachtingen

De inspanningen binnen dit werkspoor naar verwachting moeten leiden tot:

- **Toename van het aantal initiatieven voor corridorladen** door marktpartijen, ondersteund door regionale afstemming en planvorming;
- **Versnelde realisatie** van (semi-)publieke laadfaciliteiten langs de corridors voor goederentransport in de regio en collectieve laadfaciliteiten op bedrijventerreinen;
- **Verbeterde samenwerking** tussen gemeenten, netbeheerders en marktpartijen voor de ontwikkeling van logistieke laadhubs op de juiste locaties;
- Een **stevig fundament** voor emissievrije stadslogistiek en de elektrificatie van zwaar transport in Zuidwest Nederland.

3.3 Bouwverkeer

3.3.1 De huidige situatie

In de afgelopen jaren (2024 en 2025) is er een behoorlijke toename geweest in de inzet van elektrisch bouw materieel. Vooralsnog lijkt er een duidelijke splitsing te zijn in materieel. Het bouwverkeer van depot naar bouwlocatie (trekker-oplegger, bakwagen of busjes) en (mobiel) bouw materieel. Waar de eerste categorie overwegend op het depot laadt, is de tweede groep afhankelijk van laadinfrastructuur op de bouwplaats of op korte afstand daarvan. **Laden op de bouwplaats** is daarom een belangrijk aandachtspunt, specifiek voor de bouwsector. Het onderweg en op depot laden van bouwverkeer is grotendeels op te vangen door dit mee te nemen in het **logistiek laden werkspoor** (zie paragraaf [3.2](#)). Daarom is een goede samenwerking tussen werkspoor logistiek en werkspoor bouw van belang.

Hoewel het aantal projecten dat emissieloos materiaal gebruikt duidelijk is toegenomen is de omslag naar volledig elektrisch bouwen nog amper begonnen. In de praktijk wordt volop geëxperimenteerd met innovatieve oplossingen. Zo heeft Waterschap Scheldestromen in Zeeland een creatieve oplossing gevonden voor het (deels) elektrisch uitvoeren van de dijkverzwaring bij Hansweert. Op Schiphol is het eerste mobiele laadplein voor elektrisch bouw materieel in Nederland, met een accucapaciteit van 1,2 MWh, in juni 2025 in gebruik genomen¹⁵.

Tegelijkertijd werd in 2025 duidelijk dat veel Gemeenten en ook Provincies nog veel kunnen leren en versnellen op gebied van Schoon en Emissieloos bouwen. Hoewel er zeer duidelijke redenen zijn om elektrisch te bouwen (waarvan de belangrijkste het voorkomen van stikstofdepositie is) blijft echt concrete actie uit bij de meeste overheden. Zo getuigt ook het feit dat slechts een handjevol gemeenten in NAL-regio Zuidwest het convenant SEB heeft ondertekend. De connecties tussen afdelingen ‘infrastructuur’, ‘energie’ en ‘mobiliteit’ zijn er vaak niet. Dit leidt tot gebrek aan eigenaarschap en een versnipperde aanpak op de elektrificatie van infraprojecten en daarmee bouw materieel.

Desalniettemin zorgt het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) de komende jaren voor een (voorspelbare) verdere toename in elektrisch materieel. Sinds de start van SPUK SEB (Stimulering Schoon en Emissieloos Bouwen voor medeoverheden) in april 2024 steeg het aantal openbare bouwprojecten met emissieloos materieel van 94 projecten in 2024 naar ruim 200 projecten in 2025¹⁶.

¹⁵ www.bouwtotaal.nl

¹⁶ [Flink meer budget voor aanbestedingen emissieloos bouwen | RVO.nl](#)

In 2026 bevat de SPUK SEB € 120 miljoen om emissieloos bouwmaterieel in aanbestedingen voor woningen, wegen en bruggen te stimuleren—ruim 70% meer dan het budget in 2025. TNO schat dat de regeling kan leiden tot onder andere 5.500 elektrische mobiele werktuigen, 1.300 elektrische bouwvoertuigen en 4.200 hulpfuncties op bouwvoertuigen¹⁷.

3.3.2 Focus en aanpak

De komende jaren zal de NAL-regio inzetten op een **gecoördineerde (regionale) aanpak** voor emissieloos bouwen. Daarnaast wordt ingezet op **kennisontwikkeling** bij – en **samenwerking** met – verschillende overheden en andere stakeholders in de regio. Overheden zijn immers de grootste opdrachtgevers en kunnen samen grote veranderingen teweegbrengen. Omdat de bouwsector zich nog in de beginfase van de elektrificatie bevindt, gaat de NAL-regio Zuidwest op zoek naar manieren om het netwerk van stakeholders te verdichten en daarmee ook kennis en inspiratie te bieden. Daarnaast wordt gezocht naar een aantal **pilotprojecten** die ondersteuning krijgen bij het onderzoeken van oplossingen voor het realiseren van voldoende laadmogelijkheden.

3.3.2.1 Kennisontwikkeling en deling met Stakeholders

Gezien de fase waarin de elektrificatie van de bouw zich bevindt is het ontwikkelen en delen van kennis een belangrijk onderwerp. Nog niet alle partijen zijn op de hoogte van de mogelijkheden of hebben nog kennishiaten. De NAL-regio Zuidwest wil daarom in 2026 en 2027 bijdragen aan het **bouwen van een netwerk, kennisontwikkeling, en kennisdeling** in de regio. Hierbij staan de volgende acties centraal:

- Het effectief **ontwikkelen en verspreiden van handreikingen** en andere kennisproducten uit de regio en uit de nationale werkgroep(en) door bijvoorbeeld (regionale) kennisbijeenkomsten te organiseren of (in samenwerking met NAL-partners) een kennisloket op te zetten.
- We werken toe naar **structurele en actieve inzet** op dit onderwerp bij **gemeenten en provincies**. Dit doen we o.a. door **regionale bestuurlijke afspraken** te maken.
- We faciliteren de groei (en behoud) van een **actief stakeholdernetwerk**, zowel intern bij gemeenten en provincies (met de juiste afdelingen) en extern met netbeheerders, aannemers, brancheorganisaties (zoals Bouwend Nederland) en SEB-netwerken.

3.3.2.2 Gezamenlijke beleid en visievorming

De NAL-regio wil toewerken naar een **gecoördineerde aanpak** op gebied van emissieloos bouwen. Het convenant SEB speelt daarin een belangrijke rol. In 2026 gaat de NAL-regio opzoek naar **bestuurlijk draagvlak** voor die gecoördineerde aanpak, en daarmee ook een bredere ondertekening van het convenant (i.s.m. de SEB-organisatie). Hiervoor worden de ambtelijke en bestuurlijke regionale gremia op gebied van **energie** (energyboards) en **mobiliteit** ingezet. Door een breed ondersteunde aanpak krijgen aannemers in de regio een duidelijker **toekomstperspectief** en worden investeringen in nieuw materieel interessant. Het toewerken naar deze gezamenlijke aanpak vraagt tijd en middelen (capaciteit).

¹⁷ [Subsidie voor Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel | Cumela](#)

- Samen met (regionale) overheden beslissen over het opzetten van een **passende (gezamenlijke) aanpak** voor Zero Emissie bouwen in de RES-regio's. NAL-regio Zuidwest is hierin faciliterend.
- Opstellen van **gecoördineerde regionale aanpak** emissieloos bouwen i.s.m. stakeholders (zoals de *netbeheerder* en *Bouwend Nederland*). Hierbij gaan we in op het laden maar ook op inhoud van aanbestedingen.
- **Bestuurlijk borgen** van een gecoördineerde aanpak emissieloos bouwen.
- Samenwerking met landelijk programma SEB voortzetten en intensiveren waar nodig.

3.3.2.3 Ondersteuning van Pilots

Er wordt al veel geëxperimenteerd met de inzet en het laden van elektrisch bouw materieel. De komende jaren zal op veel aspecten nog ervaring opgedaan moeten worden. De NAL-regio Zuidwest start in 2026 met het onderzoeken waar een bijdrage vanuit de regio gewenst en doelmatig is (voorkomen van overlap met de landelijke subsidie SEB of het ondersteuningsprogramma). Naar verwachting komt dit het best tot uiting door de **inzet op pilots** voor zowel **laden op de bouwplaats** als locaties voor het **laden van bouw-logistieke voertuigen**. Door de brugfunctie tussen verschillende overheden is de NAL-regio goed gepositioneerd om samenwerking tussen de verschillende overheden in gang te zetten. De volgende acties zullen daarom worden uitgevoerd:

- In kaart brengen van **potentiële laadlocaties op overheidsgronden**, inclusief de beschikbare (resterende) netcapaciteit op de netaansluitingen van de publieke opdrachtgevers.
- In kaart brengen van de **laadbehoefte voor bouwplaatsen** in de NAL-regio Zuidwest door het identificeren van projecten van overheden in Zuidwest Nederland waar elektrisch bouwen tot de mogelijkheden (of verplichtingen) hoort.
- Onderzoek naar mogelijkheden voor **stimuleringsmaatregelen** vanuit NAL-regio Zuidwest.
- Verkennen van **combinaties met bestaande laadinfrastructuur**, zoals op bedrijventerreinen en logistieke hubs, en het stimuleren van de meest kansrijke combinaties.
- Identificeren van mogelijkheden voor **pilots (fieldlabs)** in de regio. Bijvoorbeeld rond emissieloze bouwplaatsen in stedelijke kernen of bij grote infrastructuurprojecten. Dit doet de regio om de volgende drie doelen te bereiken:
 - De **publiek-private samenwerking** voor gezamenlijke laadoplossingen op bouwlocaties en hubs voor bouwlogistiek te stimuleren.
 - Kennis op **juridisch, economisch en samenwerkingsvlak** in kaart brengen en aanscherpen waar dat nodig blijkt.
 - Het ontwikkelen van **praktische inzichten over verschillende fysieke oplossingen** (bijvoorbeeld de koppeling met bestaande aansluitingen op publieke objecten).

3.3.3 Verwachtingen

De inspanningen binnen dit werkspoor moeten leiden tot:

- Een **stakeholdernetwerk** wat elkaar goed kan vinden en op de hoogte is van de laatste ontwikkelingen. Hierbij wordt ingezet op (fysieke) bijeenkomsten om elkaar te ontmoeten, kennis te delen en innovaties zichtbaar te maken (zie ook hoofdstuk 3.5).
- Meer **inzicht in de laadbehoefte en potentiële laadlocaties** in Zuidwest Nederland.

- Een **gezamenlijke aanpak emissieloos bouwen** (voor overheden) in NAL-regio Zuidwest. Dit leidt tot een duidelijk toekomstbeeld voor de sector en daarmee een beter voorbereid ecosysteem voor emissieloos bouwen richting de toekomst.
- **Concrete pilots en kennisproducten** die stakeholders helpen bij eventueel benodigd beleid en daaruit volgende aanbestedingen.

3.4 Data

3.4.1 Huidige situatie

Data speelt een cruciale rol in de verdere professionalisering van de laadinfrastructuur in Zuidwest Nederland. Met zo'n 125.000 publieke laadpunten in Nederland wordt er dagelijks een grote hoeveelheid data gegenereerd. In deze data ligt veel waarde voor zowel de gebruikers, exploitanten als ook voor overheden (opdrachtgevers). In 2024 is daarom gestart met het dataportaal Laadinfrastructuur Data (LINDA) en in 2025 is het National Acces Point 'DOT NL' gelanceerd. Hoewel beide portalen nog in ontwikkeling zijn, lijkt een volledig operationele versie niet ver weg meer. Voor NAL-regio Zuidwest was (en is) de voornaamste uitdaging om alle CPO's aangesloten te krijgen bij deze portalen. Binnen concessies is dit relatief eenvoudig te organiseren, terwijl openmarkt CPO's pas mondjesmaat aangesloten zijn. Gezien Zuidwest Nederland een groot aantal gemeenten kent wat werkt met het openmarktmodel (of dit gedaan heeft), zorgt dit voor een groot gat in de data.

In de NAL-regio Zuidwest heeft het onderwerp data in 2025 ook een impuls gehad door hier meer capaciteit op in te zetten. Zo is er een concept model ontwikkeld voor een datagestuurde plaatsingsmethode. Daarnaast is ook een aanbesteding gegund voor het opstellen van plankaarten voor zo'n 30 gemeenten in de regio. Met de start van de landelijke werkgroep Data, monitoring en prognoses zal data vanaf 2026 ook structureler belegd worden binnen de NAL en is kennis op dit onderwerp beter georganiseerd.

3.4.2 Focus en aanpak

De verbeterde beschikbaarheid van data heeft geleid tot een groot aantal ideeën voor het plan van aanpak en deze Regionale Agenda Laadinfrastructuur. Er zijn onderhand ook veel partijen bezig met data, wat zorgt voor groot aantal connecties waarmee informatie gedeeld kan worden. De NAL-regio zet zich in ieder geval in voor de volgende samenwerkingen:

- Werkgroep Data, monitoring en prognoses: de regio draagt bij aan ontwikkeling(en).
- Dataportaal LINDA: vertegenwoordiging in stuurgroep en gebruikersgroep.
- Gemeenten: dit zijn zowel afnemers als ook toeleveranciers.
- CPO: Toeleveranciers van data, belangrijk om ontwikkelingen te communiceren (wederzijds)
- NKL: als eigenaar van het portaal Laadpaalnodig.nl is dit een partner op gebied van data.
- Netbeheerders: samenwerking versterken en intensiveren van datadeling.

Met deze samenwerkingen en producten werken de NAL-partijen samen toe naar een betere ervaring voor eindgebruiker. In de volgende paragrafen zijn per deelonderwerp de geplande acties te vinden.

3.4.2.1 Datagestuurd plaatsen

In 2025 is gestart met de ontwikkeling van een **model voor datagestuurd plaatsen** – de laaddrukanalyse. Dit is een doorontwikkeling op basis van de laaddruk analyse van de RVO, en geeft zoekgebieden aan waarbinnen de laaddruk en de afname van aantal kWh te hoog is. In deze gebieden moet er dus een paal bijgeplaatst worden. Vervolgens wordt aan de hand van de plankaarten van gemeenten een nieuwe laadlocatie aangewezen en automatisch gecommuniceerd met de betreffende gemeenten. Dit gebeurt via het **Locatie Validatie Systeem**, ofwel LVS (is in ontwikkeling).

Deze methode wordt in eerste instantie ingezet binnen de concessie Zuidwest Nederland, welke medio 2026 van start gaat. De ontwikkeling en implementatie van het model voor de laaddrukanalyse en het LVS zijn dus van cruciaal belang voor de concessie en krijgt dan ook een belangrijke plek in de aanpak voor het werkspoor data. Met de doorontwikkeling van het datamodel houdt de NAL-regio ook rekening met eventueel gebruik door openmarktgemeenten, zo is het model **multi-inzetbaar**. Door de implementatie van deze methode wordt de druk op gemeentelijke capaciteit verminderd en kunnen laadlocaties sneller worden gerealiseerd.

Het hebben van een **actuele plankaart** met voldoende nieuwe laadlocaties blijft, ongeacht deelname aan de concessie van belang. Ook daar zal de NAL-regio zich voor inzetten. Samenvattend wordt daarom ingezet op de volgende acties:

- Introduceren van **werkend laaddrukanalyse model** voor implementatie in de concessie Zuidwest Nederland.
- Ontwikkelen en introduceren van een '**Locatie Validatie Systeem**'.
- Evaluatie en **doorontwikkeling** van het datagestuurd plaatsen model – o.a. door toevoeging nieuwe functionaliteiten zoals het automatisch opstellen van een verkeersbesluit.
- Inventariseren van de behoefte rondom actualisatie van plankaarten.
- Onderzoeken en vaststellen van (nieuwe) **methode voor het doorlopend updaten en actualiseren van plankaarten** door gemeenten.
- Invulling geven aan actualisatiebehoefte van plankaarten.

3.4.2.2 Ontwikkeling van data-tooling

De nieuw ontwikkelde nationale dataportalen (LINDA en DOT NL) zorgen voor gemakkelijke toegang tot statische, dynamische en gebruiksdata. Door het nationale karakter is het logisch dat niet alle regionale data-wensen daar ingevuld kunnen worden en dat niet alle data relevant is voor verschillende doelgroepen. De NAL-regio Zuidwest wil daarom in de komende jaren inzetten op de ontwikkeling van een aantal eigen tools die zorgen voor de gewenste regionale en lokale inzichten per doelgroep.

Een **integraal monitoringsdashboard** moet zorgen voor een de juiste inzichten voor gemeenten en de provincies. Hierin wordt data uit de nationale portalen gebruikt en verrijkt met regionale data. Data over beleid, prognoses, aanvragen, realisatie, gebruik en beheer worden gecombineerd. Door middel van KPI's op verschillende regionale niveaus worden inzichten gecreëerd voor de regio, op zowel lokaal als regionaal niveau. Dit dashboard is dus gebaseerd op reeds bestaande en beschikbare data. Waar

mogelijk wordt voor de ontwikkeling gebruik gemaakt van al bestaande dashboards die door andere regio's zijn – of worden – ontwikkeld.

Daarnaast wil de NAL-regio toewerken naar **beter inzicht in de netbelasting** ten behoeve van de plaatsing van (nieuwe) laadinfrastructuur. Zo kunnen met inzicht in kwartiergebruiksdata van het stroomnet betere keuzes gemaakt worden over de plaatsing van nieuwe palen. Hierbij geldt dat hoe hoger de vermogensvraag van de laadinfrastructuur (denk aan logistiek/bouw) deste belangrijker dit inzicht is. Ook probleemgebieden voor laadinfrastructuur kunnen op deze manier geïdentificeerd worden. In combinatie met andere congestieverzachtende maatregelen kan er door dat inzicht op lokaal niveau (bedrijventerrein of woonwijk) worden bijgestuurd met bijvoorbeeld een bewustwordingscampagne. Dit dashboard zou uiteindelijk ook opgenomen kunnen worden in het integraal monitoringsdashboard. Voorlopig ziet de regio dit als een aparte ontwikkeling.

De regio wil zich ook inzetten om een **openbaar dashboard voor 'laadkansen'** te ontwikkelen. Dit is bedoeld om inwoners die nog een elektrische auto hebben te informeren over de laadmogelijkheden in de buurt, en dan vooral over de beschikbaarheid daarvan. Het dashboard zal laten zien wat het aantal vrije laadpalen is op het moment dat de gebruiker deze nodig zou hebben, en geeft ook de gemiddelde prijs weer. Op die manier kunnen nieuwe e-rijders objectieve informatie vinden en kunnen eventuele vooroordelen over het laden de wereld uitgeholpen worden.

Als laatste zet de NAL-regio in het data-spoor ook in op het creëren van inzicht voor andere werksporen. Zo wordt gewerkt aan inzicht mogelijke locaties voor logistiek laden en inzicht in de mogelijkheden voor bouw (zie ook paragraaf XXX).

Concreet leidt dit tot de volgende doelstellingen:

- Ontwikkeling van **integraal monitoringsdashboard**.
- Ontwikkeling van een **dashboard** voor inzicht in **netbelasting**.
- Ontwikkeling van een openbaar **dashboard** voor **laadkansen**.
- Ontwikkeling van kaartlagen met **mogelijke laadlocaties voor logistiek en bouw**.

3.4.2.3 Prognoses

Een belangrijke databron voor het opstellen van beleid en uitvoering is de prognose van de toekomstige laadbehoefte. In 2025 is de samenwerking met ElaadNL op dit onderwerp geïntensiveerd. Door een gezamenlijke inzet van de NAL-regio's binnen het prognoseteam komt er meer capaciteit beschikbaar voor verdere verfijning van de prognoses. Dit vraagt ook om aandacht binnen de NAL-regio's zelf, aangezien nauwkeurigere prognoses afhankelijk zijn van actuele en volledige data.

In samenwerking met ElaadNL worden nieuwe databronnen geïdentificeerd die nodig zijn om de prognoses te verbeteren en te actualiseren. Deze verbeterde prognoses vormen een belangrijke input voor de regionale uitvoeringsagenda's en helpen gemeenten om prioriteiten te stellen binnen hun plannen voor laadinfrastructuur.

Om dit te realiseren worden de volgende acties uitgevoerd:

- Intensiveren van de samenwerking met ElaadNL om de prognoses te verfijnen;
- Inventariseren van **databehoeften** en **leveringsmogelijkheden** binnen de regio;
- Koppelen van sectorale experts (bijvoorbeeld werkspoortrekkers logistiek), data-experts en lokale vertegenwoordigers aan het prognoseteam van ElaadNL, en hier structureel invulling aan geven.

3.4.3 Verwachtingen

De inspanningen binnen het werkspoor data moeten leiden tot:

- Een ‘lerende’ regio, die toewerkt naar een **datagedreven, efficiënte en toekomstbestendige aanpak** van laadinfrastructuur in Zuidwest Nederland. Hierin sluiten keuzes steeds beter aan op feitelijk gebruik van netcapaciteit en maatschappelijke behoefte.
- Een **stevig fundament voor de datagestuurde uitrol** dankzij de introductie van de laaddrukanalyse en het locatie-goedkeuringssysteem, en de beschikbaarheid van actuele en uniforme plankaarten. Hiermee kan plaatsing van laadpalen beter worden afgestemd op vraag en gebruik;
- **Verbeterde regionale monitoring en inzicht**, via een integraal dashboard dat gegevens over beleid, prognoses, realisatie, gebruik en netbelasting combineert;
- **Meer kennis over netbelasting en knelpunten**, waardoor tijdig kan worden bijgestuurd en congestie-gevoelige locaties eerder worden geïdentificeerd;
- **Toegankelijke en transparante informatievoorziening** voor inwoners en bedrijven, door ontwikkeling van een openbaar dashboard voor laadkansen;
- **Verfijnde prognoses** voor toekomstige laadbehoefte, in nauwe samenwerking met ElaadNL en andere partners, waardoor beleidskeuzes beter kunnen worden onderbouwd.

3.5 Communicatie

3.5.1 Huidige Situatie

In 2025 is er een nieuwe voorzitter gestart voor de landelijke werkgroep Communicatie. Daarmee heeft het onderwerp een impuls gehad binnen de landelijke organisatie. Met deze stap worden ook de regio's gevraagd om structureel input te leveren op communicatievlak. In 2025 is dat in de NAL-regio Zuidwest gebeurd door incidentele betrokkenheid van provinciale communicatie-collega's.

De NAL-regio Zuidwest zet in op communicatie met als doel het informeren van (regionale) stakeholders. Zij moeten op de hoogte (kunnen) zijn van de activiteiten van de NAL-regio, nieuwe ontwikkelingen en kennisproducten, maar ook van de actualiteiten en hoe zij daarop in kunnen spelen. Daarnaast zorgt de samenwerkingsregio dat alle partijen 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). Hierbij staat de eindgebruiker uiteraard centraal. Gezien de NAL-regio geen directe relatie heeft met de gebruiker, verloopt het informeren van de gebruiker grotendeels via CPO's, gemeenten en de NAL-organisatie.

In 2025 heeft de NAL-regio voornamelijk gebruik gemaakt van bestaande communicatietrajecten en (regionale) overlegstructuren richting verschillende doelgroepen. Echter, gedurende het jaar werd duidelijk dat, met het groeiende aantal onderwerpen en betrokken personen, communicatie een

duidelijkere plek moet krijgen binnen de uitvoering van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur. Door de vele ontwikkelingen is het lastig om het kennisniveau op pijl te houden. De relatief hoge doorloop binnen overheidsorganisaties is hierin een extra complicerende factor. Daarom zet de samenwerkingsregio de komende jaren in op meer capaciteit voor communicatie en een stevigere aanpak.

Gezien op dit moment de capaciteit nog ontbreekt, zal in 2026 gestart met invulling van capaciteit. Vervolgens wordt de aanpak verder uitgewerkt. Deze heeft in ieder geval als uitgangspunt dat kennis uit de werksporen effectief verspreid wordt onder verschillende doelgroepen. Daarbij moet een duidelijke keuze gemaakt worden voor het middel (online of fysiek, mail of digitale bijeenkomst). Een tweede uitgangspunt is dat er ten minste één regionale fysieke bijeenkomst georganiseerd wordt met als doel het delen van kennis en stimulering van samenwerking tussen de regionale stakeholders. Het lijkt logisch om dit per werkspoor te organiseren, resulterend in meerdere bijeenkomsten. Eén van de bijkomstigheden van zo'n fysieke bijeenkomst is dat hiermee nieuwe (gemeentelijke) ambtenaren een inkijk krijgen in wat de NAL-regio doet en hoe zij ondersteund kunnen worden. De concrete actie voor dit werkspoor is daarmee:

- Opstellen en uitvoeren van de **communicatieaanpak**, i.s.m. regionale stakeholders en nationale communicatiewerkgroep.

3.6 Busvervoer

In de samenwerkingsovereenkomst met het Rijk staat busvervoer benoemd als modaliteit waar laadinfrastructuur voor gerealiseerd moet worden. 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). Waar mogelijk en nuttig spelen we hier als NAL-regio een rol door het koppelen van initiatieven en ophalen van (toekomstige) elektriciteitsvraag ten behoeve van de investeringsplannen van netbeheerders. De rol van de NAL-regio op dit onderwerp blijft daarmee beperkt.

Voor touringcars zal wel een deel van laadvraag terechtkomen in de openbare ruimte. De verwachting is dat voornamelijk op corridors zullen (internationale) bussen bij zullen laden. Voor de NAL-regio Zuidwest is het daarom belangrijk om **zorg te dragen voor bus-toegankelijke laadfaciliteiten** langs corridors. Dit wordt meegenomen in de **aanpak corridor laden logistiek**. Omdat er geen specifieke opdrachten zijn binnen de NAL-Zuidwest is hier geen apart werkspoor voor.

3.7 Scheepvaart

Evenals busvervoer wordt scheepvaart benoemd als modaliteit in de samenwerkingsovereenkomst met het Rijk. Hierin staat dat het Rijk een plan van aanpak voor scheepvaart uitwerkt. Waar de elektrificatie voor wegverkeer snel verloopt, geldt dit voor scheepvaart niet. De grootte van de vaartuigen en de bijbehorende vermogensbehoefte maken het lastig om te elektrificeren. Slechts een klein deel van de binnenvaart, namelijk containervaart, kan relatief gemakkelijk elektrificeren door gebruik te maken van batterijcontainers. Voor (dry)bulk schepen is dit lastig vanwege de beperkte ruimte aan boord. Voor zeeschepen is elektrificatie voorlopig onmogelijk wegens de energiebehoefte voorkomend uit de lange afstanden.

Voor scheepvaart wordt voor verduurzaming gekeken naar een breder scala aan oplossingen, waarbij Clean Energy Hubs (CEH) een belangrijke rol spelen. Via CEH's kunnen alternatieve (hernieuwbare) brandstoffen geleverd worden, zoals bio-LNG, waterstof of ammoniak. Deze ontwikkelingen liggen echter buiten de scope van de NAL en worden opgepakt in andere opgaven van beide provincies.

In 2025 heeft de NAL-regio een onderzoek opgeleverd naar laadinfrastructuur voor pleziervaart in de Nieuwkoopse plassen. Hieruit bleek dat er voldoende goede locaties zijn, maar de noodzaak voor laadpunten vaak nog ontbreekt. Veel booteigenaren varen weinig, en zien daarom af van grote investeringen in vaartuigen. Dit terwijl elektrificatie voor pleziervaart een hoop voordelen heeft. Zo is er een sterk verminderde onderhoudsbehoefte, lagere gebruikskosten, en minder milieu- en geluidsoverlast. Nieuwe vaartuigen worden steeds vaker aangeboden met ZE-opties, waardoor laadinfrastructuur in gebieden als de Nieuwkoopse plassen steeds relevanter wordt. Gezien de grote uitdagingen op andere gebieden, en de beperkte klimaatwinst die geboekt kan worden bij pleziervaart, neemt de NAL-regio voor pleziervaart een passieve rol aan en is dit geen apart werkspoor. Dat wil zeggen, **alleen bij concrete vragen vanuit stakeholders in de regio zal er mogelijk actie ondernomen worden.**

4 Laadinfra en het Elektriciteitsnet

Netcongestie heeft de afgelopen jaren snel om zich heen gegrepen. Vrijwel heel Nederland zit momenteel net-technisch op slot, en per oktober 2025 stonden zo'n 14.000 bedrijven op de wachtlijst voor een zwaardere aansluiting¹⁸. Het laden van elektrische auto's is een belangrijke factor in de elektriciteitsvraag op piekmomenten. Juist het laden van EV's is goed stuurbaar en is dan ook één van de aandachtspunten bij het tegengaan van netcongestie. Slim- of netbewust laden gebeurt echter niet vanzelf – de meeste consumenten houden zich niet bezig met wat er achter de netaansluiting gebeurt. Prijsprikkels zijn daarom van cruciaal belang om dit gedrag te stimuleren, zo blijkt ook uit meerdere pilots die in de NAL-regio's zijn uitgevoerd.

Met deze **slimme laadoplossingen** kunnen EV's juist helpen om vraag en aanbod van (hernieuwbare) energie beter te balanceren. Daarmee raakt de NAL de bredere energietransitie in woonwijken en bedrijventerreinen. Daarom werkt de NAL-regio samen met de regionale programma's van de Regionale Energie Strategieën (RES'en) en het Provinciale Meerjarenprogramma Infrastructuur, Energie en Klimaat (pMIEK). Om samen afgewogen keuzes te maken hoe we de uitbreiding van het elektriciteitsnet prioriteren tussen alle verschillende domeinen die de komende jaren energie nodig hebben.

De NAL-regio Zuidwest confirmeert zich aan de aanpak rondom netcongestie die opgesteld is met de NAL-partners: de **handreiking netbewust laden**. In de aanbesteding die in 2026 van start gaat is dit meegenomen. De NAL-regio houdt hierbij wel in de gaten dat de maatregelen en kosten van netcongestie niet alleen afgewikkeld worden op EV-rijders. Zowel maatregelen als ook kosten moeten eerlijk verdeeld worden over de verschillende gebruikers van het elektriciteitsnet. Daarom is het belangrijk om bijvoorbeeld **capaciteits-sturende contracten (CSC)** af te sluiten tussen CPO's en netbeheerders. Hierdoor worden de kosten niet direct aan eindgebruikers doorberekend.

Voor de transitie naar duurzaam (elektrisch) vervoer is het belangrijk dat (laad)infrastructuur zo goed en snel als mogelijk – ofwel efficiënt – ingepast wordt in het elektriciteitsnetwerk. Daarnaast kan laadinfrastructuur juist ook een oplossing zijn voor transportschaarste op het net. Het is dus van belang dat laadinfra op de juiste manier uitgerold wordt. Hiervoor neemt de regio de volgende acties:

- **Prognoses:** prognoses worden door de netbeheerders gebruikt voor de netimpact analyse en investeringsplannen, die landen in de pMIEK. De NAL-regio Zuidwest zet zich in om prognoses te verrijken met lokale kennis. Dit gebeurt in samenwerking met ElaadNL die de prognoses opstelt.
- **Afstemming met netbeheerders:** de samenwerkingsregio draagt zorg voor afstemming en samenwerking met netbeheerders. Waar nodig sluiten netbeheerders aan bij het kernteam RAL ZW (op eigen initiatief of indien gevraagd).
- **Aansluiting bij landelijke aanpak:** de NAL-regio zet zich in voor borging van de handreiking netbewust laden in de regionale concessies. Daarnaast dragen we bij aan ontwikkeling van nieuwe standaarden en mogelijke aanpassingen van de aanpak.
- **Gecoördineerde aanpak:** door met een grote groep gemeenten één aanpak te omarmen zijn de palen die geplaatst worden onder die aanpak makkelijker stuurbaar. Dit vanwege het feit dat er

¹⁸ [Kamerbrief Netcongestie 6 oktober 2025](#)

maar één set eisen geldt. Daarom adviseren en sturen we actief op het toepassen van landelijke standaarden in onze trajecten en nemen we dit mee in concessies en/of andere aanbestedingen waar de NAL-regio zelf bij betrokken is.

- **Borgen en agenderen van mobiliteit in regionale programmerings- en prioriteringsprocessen:** vanuit verschillende werkgroepen wordt er actie ondernomen om het net (weer) op orde te krijgen. Het Provinciale Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (PMIEK) en de Regionale Energie Strategie (RES) zijn hier voorbeelden van. Ook werkgroepen rondom Smart Energy Systems en het Landelijk Actieprogramma Netcongestie werken aan oplossingen. De NAL-regio Zuidwest zorgt (waar mogelijk) dat mobiliteit meegenomen wordt in de actielijnen van de relevante (regionale) werkgroepen van in ieder geval de pMIEk en RES.

5 Financiën

De NAL-regio's zijn in de afgelopen jaren gefinancierd door Rijksmiddelen. In 2025 is door alle betrokken partijen gewerkt aan het vaststellen van nieuwe financiering, met een positief resultaat. Voor de jaren 2026 tot en met 2029 is er financiering beschikbaar gesteld vanuit de CDOKE-middelen. Dit betreft zo'n 2 miljoen per NAL-regio per jaar. Hoewel het takenpakket steeds groter wordt, lijken de middelen vooralsnog toereikend te zijn voor de aanpak zoals beschreven in dit document. De NAL-regio zal dit jaarlijks evalueren en bijsturen waar nodig.

6 Structuur & Organisatie

In de volgende paragrafen wordt de structuur van de regionale organisatie beschreven.

6.1 Organisatie en Structuur RAL Zuidwest

De NAL-regio Zuidwest beslaat verschillende regionale overheden en kent een eigen overlegstructuur.

6.1.1 Provinciale & Gemeentelijke capaciteit

De uitvoering van de RAL Zuidwest is geborgd bij de provincies Zeeland en Zuid-Holland. Zij hebben hiervoor zowel vaste als flexibele capaciteit aangesteld. De wens is om de interne capaciteit bij provincies te vergroten. In 2025 is dit lastig gebleken gezien de onzekerheid over financiering richting 2030. In ieder geval leveren de provincies beide een coördinator en een aantal inhoudelijke experts die actief zijn op de werksporen.

De RAL Zuidwest richt zich hoofdzakelijk op ondersteuning en kennisontwikkeling voor het opstellen van (nieuw) beleid. Het is daarmee een faciliterend orgaan. De daadwerkelijke uitvoering van het beleid ligt (voor een zeer groot deel) bij gemeenten. In principe heeft elke gemeente (61) in de NAL-regio Zuidwest capaciteit beschikbaar om het lokale laadbeleid tot uitvoering te brengen. Omdat het onmogelijk is om alle gemeenten aan tafel te hebben bij overleggen binnen de NAL-regio, is ingezet op één vertegenwoordiger per RES-regio. Deze vertegenwoordiger wordt een 'regiovertegenwoordiger' genoemd en is de schakel tussen de gemeenten in de RES-regio en het kernteam van de RAL Zuidwest. De regiovertegenwoordiger kent de RES-regio en de ondersteunings-behoefte van inliggende gemeenten. Er is voor elke RES-regio financiering beschikbaar om deze regiovertegenwoordigers te financieren. Hiermee maakt de RAL Zuidwest het makkelijker om capaciteit te organiseren en krijgen regiovertegenwoordigers voldoende tijd om de functie uit te voeren.

6.1.2 Kernteam

Om de RAL Zuidwest uitvoering te geven is er een kernteam opgezet. 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. In de basis bestaat het kernteam uit de provinciale coördinatoren en één regiovertegenwoordiger per RES-regio. Netbeheerders zijn agenda-lid. Hierbij is werkafpraak gemaakt dat netbeheerders altijd deel mogen nemen aan de overleggen. Afhankelijk van de agenda gebeurt dit en kan de regio ook verzoeken om aanwezigheid van (één van de) netbeheerder(s). Ook externe adviseurs, zoals de laadconsulenten, nemen met regelmaat deel aan het kernteam.

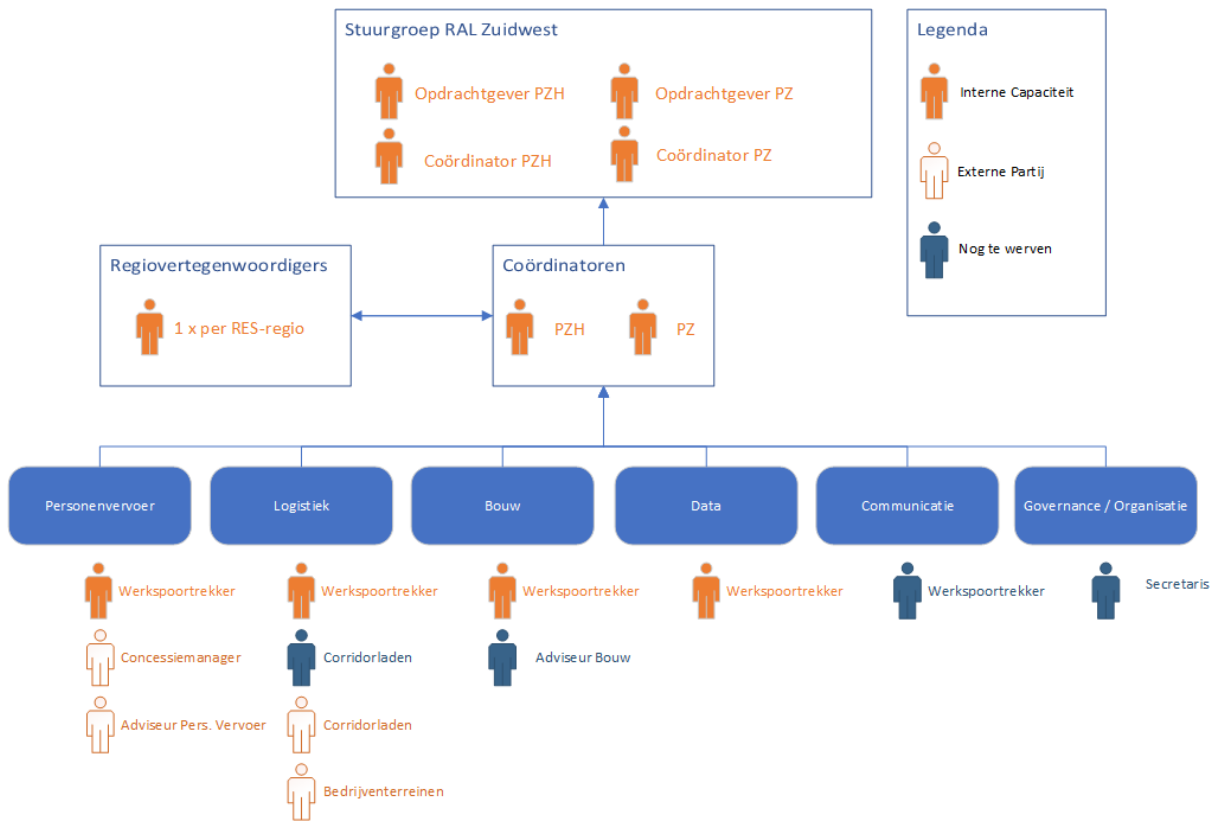
Verder is er een ambtelijke stuurgroep waarin de opdrachtgevers van beide provincies zitten die samen met de coördinatoren de voortgang, inzet van middelen en invulling van capaciteit bespreken. Ten slotte is de ambitie om minstens éénmaal per jaar een bestuurlijk overleg te organiseren met de gedeputeerde van beide provincies.

6.1.3 Geplande ontwikkelingen

Om de activiteiten zoals in deze aanpak uit te voeren is aanvullende capaciteit nodig t.o.v. de huidige bezetting. In ieder geval voor het werkspoor bouw, communicatie en ondersteuning. In de begroting is hier ook dekking voor. Er moet nog bepaald worden of die aanvullende capaciteit met provinciale of externe capaciteit wordt ingevuld. In die overwegingen wordt o.a. rekening gehouden met kennisborging en continuïteit.

6.1.4 Visueel overzicht

De RAL Zuidwest wordt uitgevoerd middels de volgende structuur:



7 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:

- **Prioriteit & Capaciteit bij gemeenten:** Gemeenten reageren positief op ondersteuning van de Samenwerkingsregio. Toch blijven beschikbare capaciteit en middelen een probleem. Uit het AES onderzoek¹⁹ uit 2024 blijkt dat capaciteit voor laadinfrastructuur onvoldoende financieel is geborgd. Toegewezen financiën hebben maar mondjesmaat geleid tot extra capaciteit. Door het financieren van de inzet van regiovertegenwoordigers en door capaciteit binnen de werksporen probeert de NAL-regio gemeenten hierin (deels) te ondersteunen. Echter, het nemen van besluiten en interne gesprekken blijft mandaat van een gemeenteambtenaar.
- **Netcapaciteit:** het elektriciteitsnet heeft in bijna heel Nederland te maken met overbelasting, ofwel netcongestie. De geplande uitbreidingen hebben lange doorlooptijden en zullen ten minste tot 2035 op zich laten wachten. Dit leidt voor allerlei opgaven met een elektriciteitsvraag tot vertraging – ook voor elektrische mobiliteit. Tegelijkertijd worden voorzichtig nieuwe contractvormen aangeboden door de netbeheerders, zoals een capaciteits-sturend contract. Deze kunnen zorgen voor wat ademruimte. De NAL-regio zal deze waar mogelijk dan ook communiceren aan stakeholders. Daarnaast kan de NAL bijdragen aan een zo robuust mogelijke uitrol van nieuwe energie infrastructuur door accurate prognoses op te leveren.
- **Nieuw Prioriteringskader:** wegens netcongestie is er in vrijwel heel Nederland een wachtrij voor het verkrijgen van een nieuwe of grotere netaansluiting. De implementatie van [het nieuw prioriteringskader](#) in 2026 zorgt ervoor dat: de uitrol van laadinfrastructuur in het publieke domein tot stilstand omdat benodigde nieuwe KVA's niet meer afgegeven worden in congestiegebieden; de uitrol van laadinfrastructuur bij kleine ondernemers tot stilstand omdat ook netverzwaring van hun bestaande KVA tot 3x80A niet meer mogelijk is in congestiegebieden. Dus, indien dit niet veranderd zal de uitrol van laadinfrastructuur flinke vertraging oplopen. Laadpalen komen dan ook in wachtrij, gemixt met alle andere aanvragen. Hoewel slim laden een oplossing kan bieden om reguliere laders alsnog aan te kunnen sluiten, en in sommige gevallen zelfs congestieverzachtend werk, is het nog onzeker in welke mate dit helpt bij het doorlopen van de wachtrij.
- **Capaciteit uitvoerend personeel:** netbeheerders, CPO's, en installateurs kampen met steeds grotere tekorten aan personeel. In 2023 signaleren verscheidene partijen vertraging van werkzaamheden door deze krapte. De verwachting is dat dit doorzet in de komende jaren. Dit zorgt voor een vertraging in de uitrol van laadinfrastructuur. Aan dit punt wordt nationaal aandacht besteed maar lijkt niet op afzienbare termijn oplosbaar te zijn.

¹⁹ [Kostenonderzoek klimaat- en energiebeleid](#)

- **Schaarste fysieke ruimte:** de inpassing van laadinfrastructuur heeft ook een ruimtevraag in de boven en ondergrond. Vooral voor grotere (logistieke) laadpleinen kan dit een probleem worden. Gemeenten zien steeds meer vraag naar fysieke ruimte in de openbare ruimte. Verdeling van deze ruimte over alle maatschappelijke opgaven is belangrijk. Door zoveel mogelijk multifunctioneel ruimte te gebruiken kan de benodigde ruimte beperkt worden. Samenwerking tussen verschillende opgaven blijft echter een grote opgave.

8 Bijlagen

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

8.1 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-Overflakke
Gemeenten	Inliggende gemeenten van landsdeel Zuidwest
Netbeheerders	Stedin, Liander, Westland infra
CPO	Charge Point Operator, ofwel laadpaal exploitant

December 2025