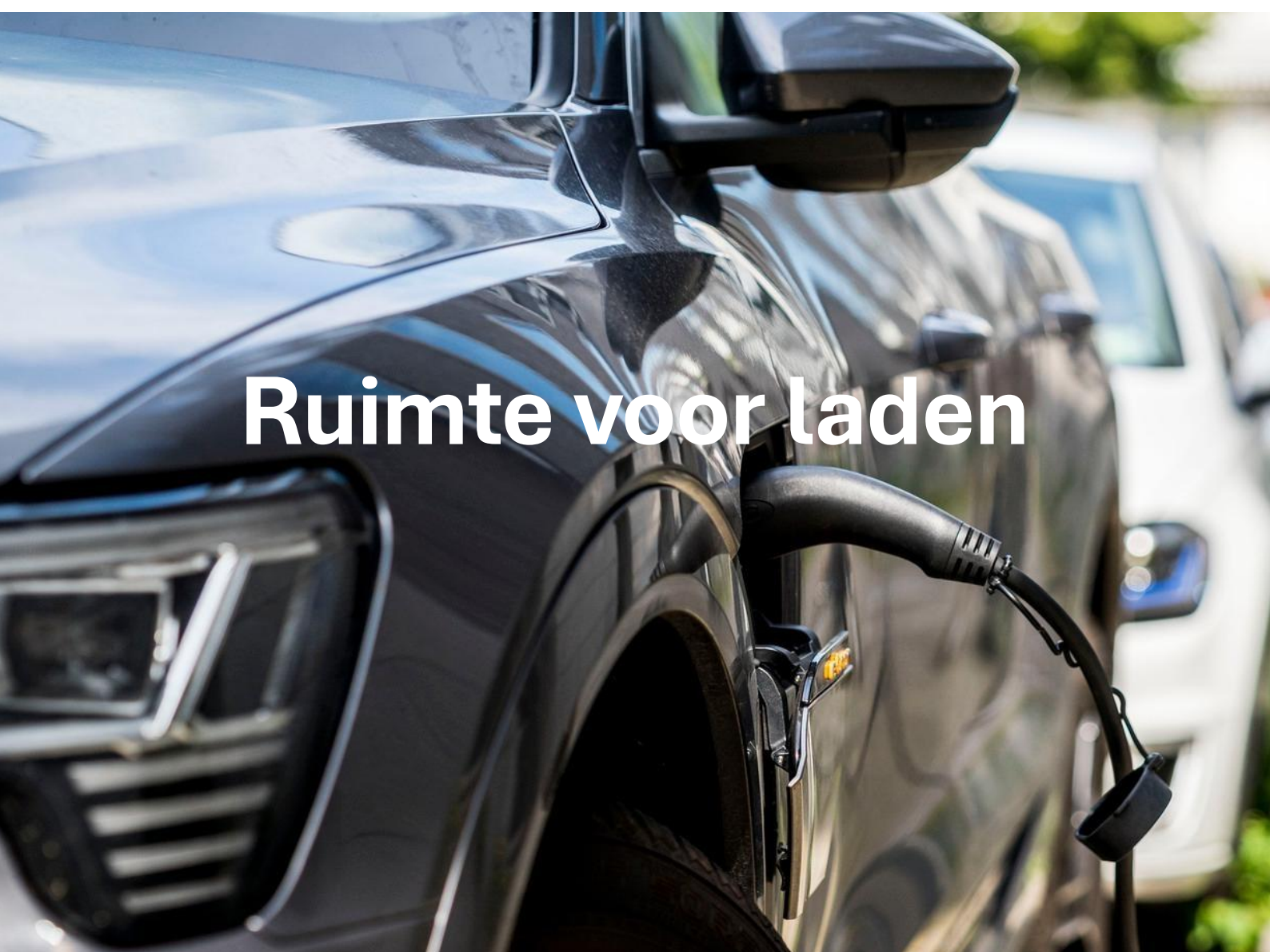


Integrale Laadvisie Regio Midden-Holland 2025-2035

10 november 2025



Ruimte voor laden

Samenvatting

Regionale Laadvisie Regio Midden-Holland (2025–2035) De transitie naar elektrisch rijden versnelt. Om klimaatdoelen te halen en de leefkwaliteit te verbeteren, elektrificeren personenauto's, bestel- en vrachtvoertuigen, en in toenemende mate ook mobiele werktuigen. De Regio Midden-Holland wil hierop voorbereid zijn met een toekomstbestendige, betrouwbare en zorgvuldig ingepaste laadinfrastructuur. Deze Integrale Laadvisie 2025–2035 biedt daarvoor het regionale kompas.

Aanleiding en doel De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) vraagt gemeenten om een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid vast te stellen. De Regio Midden-Holland bundelt de krachten van de regiogemeenten om een dekkend, betaalbaar, toegankelijk en veilig laadnetwerk te realiseren voor alle gebruikersgroepen. De visie heeft een looptijd van tien jaar en wordt elke twee jaar geactualiseerd op basis van nieuwe inzichten.

Groei en opgave Het aantal elektrische voertuigen in de regio groeit explosief: van circa 10.000 EV's in 2025 naar ruim 90.000 in 2035. Daarmee stijgt de behoefte aan laadpunten van 10.600 naar 34.000, waarvan circa 15.000 in de publieke ruimte. De laadopgave voor logistiek vervoer en bouwlogistiek groeit eveneens sterk, mede door zero-emissiezones, stikstofeisen en convenanten voor schoon en emissieloos bouwen (SEB).

Strategische uitgangspunten Regio Midden-Holland

1. **Privaat waar het kan, publiek waar het moet.** De Ladder van Laden beperkt de druk op de openbare ruimte en stimuleert efficiënt gebruik van ruimte en netcapaciteit.
2. **De regio aan zet.** Regio Midden-Holland voert regie door afstemming, standaardisering en gezamenlijke monitoring.
3. **Heldere rollen, één lijn.** Gemeenten voeren lokaal uit, de regio coördineert beleid en datamonitoring.
4. **Slim laden als sleutel.** Netbewust laden, batterijopslag en gedeeld vermogen zorgen voor efficiënter netgebruik.
5. **Laadinfrastructuur en energiesysteem: één verhaal.** Afstemming met netbeheerders via het provinciaal pMIEK is structureel geborgd.
6. **Groene stroom, dichtbij opgewekt.** Laadpunten gebruiken Nederlandse, bij voorkeur lokaal opgewekte duurzame energie.
7. **Ruimte voor laden.** Zorgvuldige ruimtelijke inpassing voorkomt wildgroei en behoudt de leefkwaliteit.

Laden in de woonomgeving, op bedrijventerreinen en onderweg.

- In woonwijken ligt de focus op private en semipublieke laadpunten; het publieke netwerk wordt datagestuurd uitgebreid.
- Op bedrijventerreinen stimuleren we ondernemers via een **kennisloket**, collectieve laadpleinen en energyhubs.
- Onderweg werken we samen met landelijke initiatieven zoals **Logistiek Laden (LoLa)** aan snellaadstations en heavy-duty laadpleinen langs de A12 en A20.

Daarnaast worden laadmogelijkheden voor bouwplaatsen en vaartuigen projectmatig opgepakt, met aandacht voor aansluiting op netcapaciteit en lokale opwek.

Samenwerking en uitvoering De uitvoering steunt op nauwe samenwerking tussen gemeenten, netbeheerders, ondernemers en inwoners. De regio vervult de regierol; gemeenten blijven verantwoordelijk voor uitvoering en vergunningverlening. De NAL-gelden ondersteunen de organisatie en monitoring.

De uitvoering verloopt gefaseerd:

- 2025–2027: versnelling en basis op orde.
- 2028–2031: groei en koppeling met lokale energieopwekking.
- 2032–2035: optimalisatie, innovatie en bidirectioneel laden.

Evaluatie en monitoring Met één centrale dataomgeving worden realisatie, benutting en netimpact jaarlijks gemonitord. Tweejaarlijkse actualisatie zorgt dat beleid en uitvoering meebewegen met technologische en maatschappelijke ontwikkelingen.

Samenvattend De Regio Midden-Holland kiest met deze Laadvisie voor gerichte regie, zorgvuldige inpassing en slimme groei. Door samenwerking, data en innovatie centraal te stellen, bouwen de regiogemeenten aan een laadnetwerk dat klaar is voor de toekomst – duurzaam, betrouwbaar en passend in de leefomgeving van iedereen.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	6
1.1	Toename elektrische voertuigen	6
1.2	Een dekkend, betaalbaar, toegankelijk en veilig laadnetwerk	7
1.3	Waar gaat deze Laadvisie over?	8
1.4	Gebruikersgroepen	8
1.5	Laadlocaties	9
1.6	Soorten laadpunten	9
1.7	Totstandkoming Laadvisie	10
2	Markt- en beleidsontwikkelingen	11
2.1	Groei elektrische mobiliteit	11
2.2	Laadinfrastructuur klaar voor de toekomst	13
2.3	Sturend en kaderstellend laadinfrastructuurbeleid	14
2.4	Lokale ontwikkelingen en samenhangend beleid	15
3	Laadopgave	17
3.1	Personenauto's	17
3.2	Bestel- en vrachtvoertuigen	17
3.3	Laden voor de bouw	18
3.4	Openbaar Vervoer (OV-)bussen	19
3.5	Laden langs het water	19
4	De koers naar een toekomstbestendig laadnetwerk	20
4.1	Privaat laden waar het kan, publiek laden waar het moet	20
4.2	De regio aan zet: sturen, standaardiseren en stimuleren	21
4.3	Heldere rollen, één regionale lijn	21
4.4	Slim laden als sleutel tot ruimte op het net	21
4.5	Laadinfrastructuur en energiesysteem: één verhaal	22
4.6	Groene stroom, dichtbij opgewekt	22
4.7	Ruimte voor laden: balans tussen techniek en leefkwaliteit	22
4.8	Samen plannen, samen laden	23
5	Maatregelen & Beleid	24
5.1	Laadinfrastructuur binnen de woonomgeving	24
5.2	Laadinfrastructuur op bedrijventerreinen	26
5.3	Snelladen onderweg	27
5.4	Andere laadinfrastructuur	28

6	Uitvoering & Organisatie	30
6.1	Samenwerking in de regio.....	30
6.2	Ontwikkelpad	30
6.3	Wie doet wat.....	31
6.4	Innovatie en versnelling.....	31
6.5	Evaluatie en monitoring.....	31
6.6	Kosten en baten	32
7	Bijlagen	33
7.1	Begrippenlijst.....	33
7.2	Totstandkoming Laadvisie	35

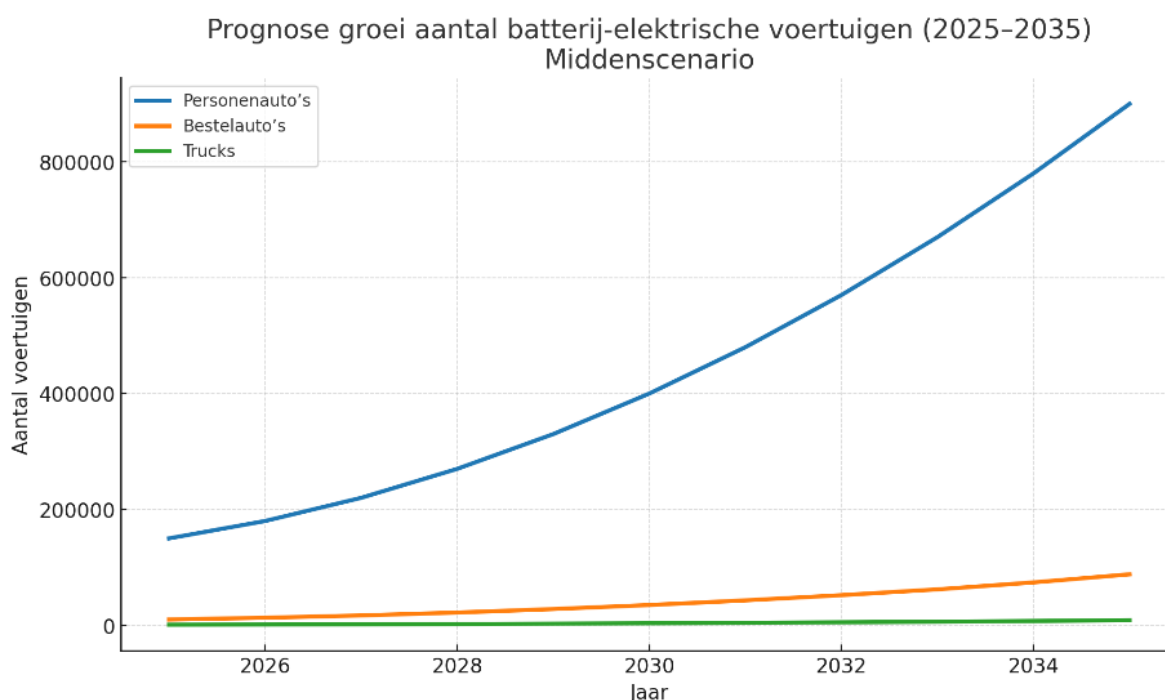
1 Inleiding

In dit hoofdstuk schetsen we aanleiding en doel van de Laadvisie. We benoemen op welke gebruikersgroepen en laadlocaties de Regio Midden-Holland zich richt en we beschrijven de huidige situatie van de laadinfrastructuur.

1.1 Toename elektrische voertuigen

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in Regio Midden-Holland. Dat is noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen, maar ook om luchtkwaliteit te verbeteren en stikstofuitstoot te voorkomen. Het streven is dat vanaf 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn¹, voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Ook andere gebruikersgroepen, zoals bestel- en vrachtvoertuigen en de bouw, elektrificeren in toenemend tempo.

Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, een bijlage van het nationale Klimaatakkoord. Een van de afspraken uit de NAL is dat gemeenten, bij voorkeur regionaal georganiseerd, een 'Integrale Laadvisie' en 'Plaatsingsbeleid' vastleggen en deze tweejaarlijks te updaten op basis van nieuwe ontwikkelingen en inzichten. De 'Integrale Laadvisie' helpt de Regio Midden-Holland gemeenten een dekkend, veilig, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk voor alle gebruikers te ontwikkelen, door te kijken naar de totale opgave en ambities binnen Regio Midden-Holland.



In bovenstaande grafiek is de landelijke voorspelling op basis van het Middenscenario van de E-Laadprognoses weergegeven. Voor de regio Midden Holland vertaald zich dat naar de volgende aantallen per voertuigcategorie:

Jaartal	Personenauto's	Bestelauto's	Trucks
2025	8.738	956	61
2030	30.517	4.880	361
2035	77.253	11.448	1.140

¹. ¹ Afspraak uit het nationale Klimaatakkoord

1.2 Een dekkend, betaalbaar, toegankelijk en veilig laadnetwerk

Het doel van deze 'Integrale Laadvisie' is om een strategie te bepalen waarmee gemeentes in de Regio Midden-Holland passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen realiseren.

Met de Laadvisie nemen we regie op het plaatsen en opschalen van laadoplossingen en bieden we kaders voor lokaal geharmoniseerd beleid. Op die manier zorgen we voor de best mogelijke inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet. Daarmee geven we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen om de stap naar elektrische mobiliteit te maken.

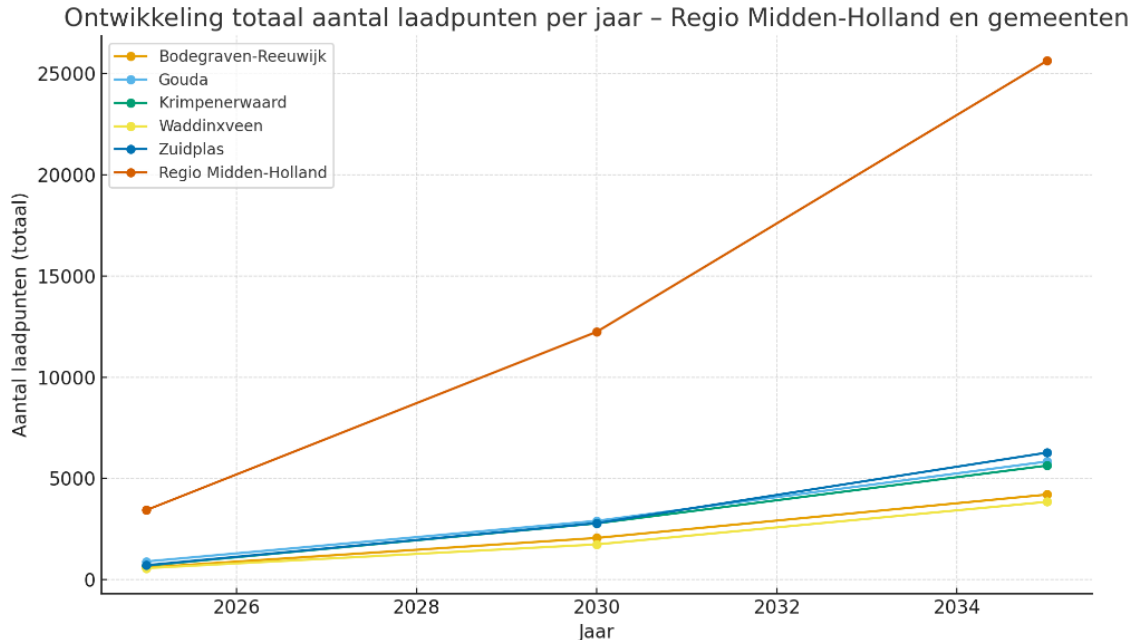
Deze Laadvisie heeft een zichttermijn van tien jaar. We herijken deze Laadvisie elke twee jaar, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op elk moment een passende laadinfrastructuur hebben.

De groei versnelt

Deze Laadvisie speelt in op de volgende ontwikkelingen:

- De sneller groeiende laadbehoefte van elektrische personenauto's;
- De voortgang van de transitie van uitstootvrije logistiek, onder andere onder invloed van zero-emissiezones (ZE-zones), invoering van ETS-2 en CO₂-beprijzing;
- De grotere behoefte aan snellaadinfrastructuur;
- De schaarste aan fysieke ruimte en capaciteit op het energienet door netcongestie;
- De verduurzamingsambities voor schoon en emissieloos bouwen.

Op basis van de E-Laad prognoses vertaald deze groei zich naar onderstaande behoefte aan laadpunten:



1.3 Waar gaat deze Laadvisie over?

Het doel van deze ‘Integrale Laadvisie’ is om een strategie te bepalen waarmee gemeentes in Regio Midden-Holland passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen realiseren.

Met de Laadvisie nemen we regie en geven we richting voor het plaatsen en opschalen van laadoplossingen. Op die manier zorgen we voor de best mogelijke inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet en willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrische mobiliteit te zetten.

De Laadvisie heeft een zichttermijn van tien jaar. We herijken onze Laadvisie elke twee jaar, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op elk moment een passende laadinfrastructuur hebben.

De Regionale Laadvisie Midden-Holland biedt daarmee een gezamenlijk kompas voor de ontwikkeling van laadinfrastructuur tot 2035.

1.4 Gebruikersgroepen

Het tempo waarin de overstap naar elektrisch rijden verloopt verschilt voor de gebruikersgroepen en type voertuig. Voor personenvervoer is de overstap al volop gaande en hebben we zicht op wat nodig is. Voor bestel- en vrachtvervoer versnelt de transitie en groeit de laadbehoefte. Door duurzaamheidsdoelstellingen en stikstofeisen zijn ook mobiele werktuigen steeds meer in beeld als gebruikersgroep. Voor vaartuigen en touringcars is het tempo nog niet helder.

Deze Laadvisie richt zich op de volgende gebruikersgroepen, gebaseerd op de doelgroepindeling van de NAL en verder onderverdeeld waar nodig:

- Personenauto's: voornamelijk gebruikt door particulieren in privébezit of als leaseauto². Daarnaast behoren tot deze categorie ook subgroepen van personenauto's zoals:
 - Taxi's;
 - Doelgroepenvervoer;
 - Deelauto's.
- Bestelbussen (lichte logistieke voertuigen, N1): gebruikt voor bedrijfsmatige werkzaamheden in verschillende sectoren waaronder logistiek.
- Vrachtvoertuigen (lichte en zware vrachtwagens, N2 en N3): gebruikt voor transport in verschillende sectoren waaronder de bouw.
- Mobiele werktuigen.
- OV-bussen.

We richten ons nog niet actief op de onderstaande gebruikersgroepen omdat deze nog geen significante laadbehoefte hebben in de regio. De laadbehoefte van deze gebruikersgroepen wordt de komende jaren gemonitord en indien acties nodig zijn worden deze verwerkt in een van de komende periodieke updates.

- Light electric vehicles (LEV's), e-bikes en e-scooters.
- Touringcars.
- Vaartuigen.

². Personenbusjes tot 9 personen vallen hier ook onder.

1.5 Laadlocaties

Laadinfrastructuur is een randvoorwaarde voor batterij-elektrische voertuigen en daarmee voor de transitie naar uitstootvrije mobiliteit. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende laadlocaties met elk hun eigen kenmerken.

We kijken daarbij naar een laadnetwerk, uitgesplitst over de volgende locatietypen voor het laden van elektrische voertuigen:

- Woonwijken: laadlocaties in woonwijken.
- Bedrijventerreinen: een terrein met een concentratie van bedrijven (kantoren en depots) en daarmee toenemende laadbehoefte voor logistieke voertuigen, werktuigen en voertuigen van werknemers.
- (Stads)centra: bezoekenlocaties binnen onze regio.
- Onderweg: laadlocaties langs corridors van gemeentelijk, regionaal en landelijk/Europees belang. Deze locaties zijn gekoppeld aan de verkeersstroom in plaats van een woonwijk of bedrijventerrein. Een voorbeeld is een tankstation.

1.6 Soorten laadpunten

Voor de verschillende locatiecategorieën gelden verschillende laadbehoeften en daarmee laadpunten met de volgende onderscheidende kenmerken.

Reguliere of snellaadpunten

Er zijn grofweg drie categorieën laadpunten te onderscheiden, die verschillen in het laadvermogen en daarmee in hun gebruikstoepassing. Waar regulier laden vooral geschikt is voor langere laadmomenten op vaste locaties, richten snelladers en hoogvermogensladers zich op kortere laadtijden en zwaardere voertuigen:

- Regulier laden biedt een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren en wordt gecombineerd met langer verblijf thuis, op werk of depot (bij bedrijfsvoertuigen).
- Snelladen geeft vermogens vanaf 50 kW, waarbij de laadduur kan passen bij kort verblijf (50-125 kW; laadduur van 30-60 minuten) of onderweg bijladen (125-350 kW; laadduur 10-30 minuten).
- Voor zwaardere voertuigen worden nog hogere vermogens ontwikkeld (350 kW–1 MW) om snel bij te laden. Ook voor langere verblijfsduren bij depotladen zijn hoge vermogens nodig (50 kW of meer).

(Semi)publieke of private laadpunten

Er worden drie typen laadpunten onderscheiden op basis van toegankelijkheid en locatie: publiek, semipubliek en privaat. Deze indeling bepaalt waar en door wie het laadpunt gebruikt kan worden.

- Een publiek laadpunt is 24/7 openbaar toegankelijk en bevindt zich in de openbare ruimte. Iedereen kan hier gebruik van maken;
- Een semipubliek laadpunt is geplaatst op privaat terrein (bijvoorbeeld bij een winkel, parkeerterrein of bedrijf) maar is opengesteld voor gebruik door bezoekers of volledig publiek;
- Een privaat laadpunt bevindt zich op privaat terrein bij een huis of bedrijf en is niet toegankelijk voor een grotere groep.

1.7 Totstandkoming Laadvisie

Het proces rond de Regionale Laadvisie werd getrokken door het Ambtelijk Overleg Verkeer & Vervoer (AOVV) en kenmerkte zich door zorgvuldige regionale afstemming en bestuurlijke betrokkenheid. Vanaf het plan van aanpak in mei 2025 tot de definitieve conceptversie in november 2025 zijn de strategische uitgangspunten, scenario's en reacties uit diverse gremia stapsgewijs uitgewerkt en bijgesteld. Deze aanpak, inclusief afstemming met het Bestuurlijk Overleg Verkeer & Vervoer (BOVV), leidde tot een breed gedragen concept dat aansluit bij de bestuurlijke planning en beschikbare capaciteit.

Parallel daaraan vond afstemming plaats met aanpalende beleidsdomeinen en het bedrijfsleven. Via ambtelijke overleggen, een regionaal webinar en gerichte werksessies met o.a. Ruimte, Economie en Duurzaamheid, werd de visie verder verrijkt en integraal afgestemd. De inbreng van ondernemers — verzameld tijdens een sessie met Midden-Holland Onderneemt — leverde waardevolle inzichten op over uitvoerbaarheid, communicatie en economische kansen. Hierdoor groeide de laadvisie uit tot een samenhangend, breed gedragen kader dat technische, economische en maatschappelijke aspecten verbindt

2 Markt- en beleidsontwikkelingen

In dit hoofdstuk schetsen we de belangrijkste markt- en beleidsontwikkelingen op het gebied van elektrische mobiliteit en de laadinfrastructuur..

2.1 Groei elektrische mobiliteit

Personenauto's

Voor elektrische personenauto's spelen de volgende marktontwikkelingen:

- Het klimaatakkoord schrijft voor dat in 2030 alle nieuw verkochte personenauto's emissieloos zijn³. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Vanaf 2035 geldt dit voor de gehele EU.
- Volgens de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) en de prognoses van ElaadNL zullen er in 2030 naar verwachting 1,9 miljoen elektrische auto's in Nederland rijden, wat neerkomt op een marktaandeel van 21%. Uiteindelijk is de verwachting dat in 2050 100% van de ruim 10 miljoen personenvoertuigen elektrisch zijn.
- De accu's van elektrische auto's worden door verbeteringen in technologie steeds beter, waardoor de actieradius toeneemt. Ook het vermogen om sneller te laden wordt steeds beter, waardoor elektrische personenauto's indien nodig makkelijker snel kunnen bijladen. Tegelijkertijd verwachten we dat de groei van de tweedehandsmarkt elektrisch rijden beter bereikbaar maakt voor particuliere kopers. Voor elektrische auto's met beperktere actieradius en laadvermogen moet het laadnetwerk ook voldoende ondersteuning bieden.
- Voor personenbusjes zoals gebruikt voor taxi- en doelgroepenvervoer ontwikkelt zich ook een volwassen aanbod aan elektrische alternatieven.

Bestel- en vrachtvoertuigen

Voor bestel- en vrachtvoertuigen komen steeds meer batterij-elektrische voertuigen op de markt. Het marktaandeel is nu nog klein, maar neemt snel toe. De belangrijkste ontwikkelingen zijn:

- Steeds meer Nederlandse gemeenten voeren ZE-zones voor stadslogistiek in. Dit betekent dat bestel- en vrachtauto's in deze zone uitstootvrij moeten zijn. In de praktijk zullen dit vooral batterij-elektrische voertuigen zijn.
- Vanaf 1 januari 2025 geldt een ZE-zone logistiek in Gouda. Deze ontwikkeling versnelt de overstap naar elektrische logistiek en vraagt om een toename van het aantal laadpunten op privaat, semipubliek en publiek terrein.
- Grote publieke opdrachtgevers, zoals Provincie Zuid-Holland, Hoogheemraadschap van Rijnland, Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard en Gemeente Gouda, hebben het [convenant Schoon- en Emissieloos Bouwen \(SEB\)](#) ondertekend. Zij stellen steeds strengere ZE-eisen aan bouwlogistiek, wat leidt tot een toenemende logistieke laadbehoefte.
- Europese CO₂-beprijzing die per 2027 wordt ingevoerd versterkt het concurrentievoordeel van elektrisch transport en zorgt voor een groei in laadbehoefte.
- De aanschafprijs van elektrische bestel- en vrachtvoertuigen ligt nu nog vaak hoger, onder andere vanwege de prijs van de grote accupakketten voor zware voertuigen. Dankzij subsidies en doordat ze goedkoper in gebruik zijn, komen de totale gebruikskosten steeds dichterbij die van dieselmodellen. Voor steeds meer modellen

³. Dit gaat uit van de ambitie uit het klimaatakkoord, zie ook <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/auto/overheid-stimuleert-milieuvriendelijker-rijden>. EU-regelgeving schrijft uiterlijk 2035 voor.

zijn de kosten over de gehele gebruiksduur van het voertuig (de total cost of ownership of TCO) zelfs al lager dan bij diesel.

- Voor bedrijven is de combinatie met eigen opgewekte energie belangrijk om de gebruikskosten van elektrische voertuigen verder te verlagen. Dit geeft een sterke prikkel om op eigen terrein te laden.
- Voor het laden van vrachtvoertuigen zijn hogere vermogens nodig: 350 kW voor snel laden onderweg en tijdens korte stops (pauzes, laden/lossen), en 50 kW om 's nachts bij te laden. Op termijn zullen voertuigen en laadpunten nog hogere vermogens aan kunnen.

Werktuigen in de bouw

Met mobiele werktuigen bedoelen we in deze Laadvisie werktuigen die verrijdbaar zijn, maar in principe geen gebruik maken van de openbare weg (bijvoorbeeld graafmachines en hijskranen)⁴. De elektrificatie hiervan draagt bij aan stikstof-, luchtkwaliteit- en CO₂-doelstellingen.

Deze werktuigen worden ingezet bij bouw- en infrastructuurprojecten en voor grond-, weg- en waterbouw (GWW)-werkzaamheden.

Tot nu toe was het aandeel van elektrische mobiele werktuigen klein. Voor de komende jaren verwachten we een sterk toenemende laadbehoefte:

- Als onderdeel van het [convenant Schoon- en Emissieloos Bouwen \(SEB\)](#) stimuleren of verplichten grote publieke opdrachtgevers zoals Rijkswaterstaat, provincies, waterschappen en steeds meer gemeenten de inzet van uitstootvrije werktuigen.
- Deze werktuigen zijn vooral batterij-elektrisch. Naast het laden van de gehele voertuigen worden ook uitneembare accupakketten toegepast.
- De mobiele werktuigen variëren van klein met een laag vermogen (kleine graafmachines) tot zeer groot (heimachines, hijskranen), waardoor de energiebehoefte en benodigde laadvermogens ook sterk uiteenlopen. Werktuigen met lage vermogens zullen als eerste elektrificeren de komende jaren, grotere werktuigen zullen naar verwachting vanaf 2030 elektrificeren. Hiervoor zijn binnen het convenant SEB verschillende transitiepaden en ambitieniveaus opgesteld. Gemeenten kunnen als opdrachtgever ook kiezen om eigen deadlines en eisen te stellen. Gemeente Gouda heeft het convenant SEB ondertekend.

We verwachten dat de laadbehoefte van uitstootvrije werktuigen sneller zal groeien in onze regio door de aanwezigheid van meerdere Natura 2000-gebieden. Voor werkzaamheden die regionaal worden aanbesteed, zoals groendiensten, rioolwerkzaamheden of schoonmaakdiensten, nemen we ook steeds meer strengere uitstooteisen op.

Openbaar vervoer, touringcars en vaartuigen

Openbaar vervoer (OV)

Het openbaar busvervoer moet in 2030 geheel emissievrij zijn volgens het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer. Wij zijn onderdeel van de regionale concessie, waarin deze eisen zijn meegenomen.

Touringcars

In onze regio hebben we te maken met commercieel busvervoer rond Centrum Gouda en voor regulier georganiseerd touringcargebruik.

⁴ Mobiele werktuigen kunnen ook draagbaar zijn, denk aan bladblazers. Deze hebben relatief kleine accu's en behoeven geen aparte laadinfrastructuur. Daarnaast zijn er ook varende mobiele werktuigen.

We verwachten dat dit vervoer in de komende jaren stapsgewijs gaat elektrificeren. Als regio blijven we in gesprek met de markt over ontwikkelingen en behoeftigheden rondom elektrificatie, maar we ontwikkelen nu geen actief laadbeleid voor touringcars.

Vaartuigen

De verduurzaming van vaartuigen ontwikkelt zich voor personen-/pleziervaart, OV over water en binnenvaart. Bij binnenvaart is er in eerste instantie sprake van behoefte aan walstroom voor stroomgebruik aan boord terwijl het vaartuig is aangemeerd. Hiervoor gelden vanaf 2030 verplichtingen om dit aan grote schepen (> 5.000 GT) aan te bieden. Op langere termijn wordt ook de verduurzaming van de aandrijving verwacht.

We monitoren de marktontwikkelingen op het gebied van elektrische vaartuigen en de laadbehoefte voor de verschillende gebruikersgroepen. In de actualisatie van de Laadvisie kunnen we beleidskeuzes op basis van ontwikkelingen herijken.

2.2 Laadinfrastructuur klaar voor de toekomst

De belangrijkste ontwikkelingen in laadinfrastructuur zijn het gevolg van marktontwikkelingen en van beleid en regelgeving. Het tempo van elektrificatie bepaalt de groeiende behoefte.

Huidige laadinfrastructuur in regio Midden-Holland

De regio Midden-Holland heeft de afgelopen jaren al gewerkt aan een basisnetwerk van laadnetwerk, met een focus op personenauto's. De belangrijkste resultaten met het openbaar toegankelijk laadnetwerk zijn tot nu toe:

- Vandaag zijn er ca. 2.570 openbare reguliere laadpunten in Midden-Holland.
- Deze laadpunten zijn aangevraagd en soms strategisch geplaatst voor personenauto's en bestelbussen van bewoners, bezoekers, ondernemers, taxi's, deelauto's en doelgroepenvervoer.
- De uitrol van openbare laadinfrastructuur in regio Midden-Holland vullen we in met een concessie.
- Door marktpartijen zijn er 113 publiek toegankelijke snellaadpunten gerealiseerd bij tankstations, op bedrijventerreinen en bij hotels in de regio Midden-Holland.

Ontwikkelingen in techniek en beschikbaarheid van laadinfrastructuur

We voorzien de komende jaren vooral ontwikkelingen in de techniek en beschikbaarheid van laadinfrastructuur op de volgende vlakken:

- Netbewust laden: Vanwege netcongestie worden landelijke afspraken gemaakt om laadinfrastructuur slim aan te sturen, zodat de netbelasting op piektijden afneemt. Daarmee kunnen netbeheerders laadpunten op laagspanningsnet ook in de komende jaren blijven aansluiten. Ook blijft bidirectioneel laden in ontwikkeling, wat congestie lokaal kan verminderen door energie uit voertuigen te leveren.
- Hogere vermogens voor zware voertuigen: We verwachten vooral bij vrachtwagens en ander zwaar materiaal een toename van de laadvermogens. Vooral de Megawatt Charging Standard zal hierbij tot nieuwe mogelijkheden leiden.
- Combinatie snellaadinfrastructuur en batterij-opslag: We verwachten dat (snel)laadinfrastructuur steeds vaker zal worden gecombineerd met batterij-opslag en eventueel eigen energieopwekking, met als doel om minder afhankelijk te zijn van zwaardere energieaansluitingen op het elektriciteitsnet. Voorwaarde hierbij is dat de batterij-opslag geen extra netcongestie op het elektriciteitsnet veroorzaakt.
- Delen van aansluitingen en vermogen: De gecontracteerde vermogens van bestaande grootverbruikersaansluitingen zijn vaak afgestemd op een piekverbruik, dat echter maar

zelden wordt gebruikt. Dit biedt kansen om een aansluiting te delen voor (snel)laadpunten. In de komende jaren gaan netbeheerders hiervoor nieuwe aansluitcontracten aanbieden.

2.3 Sturend en kaderstellend laadinfrastructuurbeleid

Nationaal en Europees beleid en regelgeving beïnvloeden de rol van gemeenten en de vragen die we de komende jaren kunnen verwachten vanuit de Rijksoverheid en ondernemers. Het gaat om afspraken uit de NAL, regelgeving voor de plaatsing van private laadinfra, snelladers en logistieke laadpunten, en subsidieregelingen.

Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

Binnen de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn zes samenwerkingsregio's benoemd. Regio Midden-Holland maakt onderdeel uit van de NAL-regio RAL Zuid, die bestaat uit een samenwerking van de provincies Zuid-Holland en Zeeland, samen met gemeenten, netbeheerders en marktpartijen.

In de samenwerkingsovereenkomst tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), de NAL-regio's en de netbeheerders zijn afspraken gemaakt over de ontwikkeling van dekkende en toekomstbestendige laadnetwerken voor verschillende gebruikersgroepen. Deze zogenoemde Integrale Laadvisie sluit aan op deze landelijke afspraken en kaders.

Binnen de NAL-regio RAL Zuid vindt periodiek overleg plaats over voortgang, afstemming en kennisdeling tussen de deelnemende partijen, om gezamenlijk richting te geven aan een samenhangende en effectieve laadinfrastructuur.

Regelgeving voor plaatsing private laadinfrastructuur (EPBD III)

De [Europese Energy Performance of Buildings Directive \(EPBD\) III](#) schrijft regelgeving voor hoe laadinfrastructuur moet worden geplaatst bij nieuwbouw, renovatie en bestaande utiliteitsbouw op privaat parkeerterrein. Deze voorschriften zijn verwerkt in het Bouwbesluit 2012, dat de volgende eisen stelt:

- Voor nieuwe utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2020 minimaal 1 oplaadpunt zijn aangelegd.
- Bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan 20 parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2025 minimaal 1 oplaadpunt zijn aangelegd.

De [EPBD IV](#) is in 2024 aangenomen en scherpt deze eisen verder aan. Medio 2026 treden deze eisen in werking. De verscherping rondom laadinfrastructuur is door de NAL hier beschreven: [Aanscherping EPBD per medio 2026](#).

Europese regelgeving (AFIR)

De Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) schrijft onder andere voor hoe een dekkend netwerk van snelladers en logistieke laadpunten langs Europese corridors moet worden ontwikkeld en welke gebruikerseisen gelden voor publiek toegankelijke laadpunten. Ook volgen hieruit eisen voor walstroom voor binnenvaart en zeevaart. De Europese richtlijn geldt sinds 2023, het ministerie van IenW werkt aan een actieplan om hieraan te voldoen.

Landelijke initiatieven voor basisnetwerk logistieke laadinfrastructuur

Verschillende landelijke initiatieven faciliteren de realisatie van het basisnetwerk voor zware logistiek, volgens de Europese minimumeisen en de verwachte logistieke laadvraag langs landelijke en regionale corridors. Voorbeelden zijn Logistiek Laden en het Living Lab Heavy Duty, die samenwerking met provincies en gemeenten zoeken om het basisnetwerk te realiseren.

Subsidie- en stimuleringsregelingen

We houden in ons beleid rekening met diverse landelijke en Europese subsidieregelingen voor de realisatie van laadinfrastructuur. De belangrijkste regelingen zijn op dit moment (d.d. 10 november 2025):

- Subsidie voor oplaadpuntenadvies en basislaadinfrastructuur voor Vereniging van Eigenaren (VvE's), wat van 2024 t/m 2027 loopt.
- [Subsidie private laadinfrastructuur bij bedrijven \(SPRILA\)](#), wat advies en de aanleg van laadinfrastructuur ondersteunt.
- [Subsidie publieke laadinfrastructuur voor zwaar wegvervoer \(SPULA\)](#), wat aanleg/opwaardering van laadlocaties en benodigde batterijopslag ondersteunt.

2.4 Lokale ontwikkelingen en samenhangend beleid

Ook regionale en lokale ontwikkelingen beïnvloeden de Laadvisie, zoals de energietransitie of ruimtelijke inrichting. Daarnaast hangt laadinfrastructuur samen met andere gemeentelijke mobiliteit beleidsonderwerpen, zoals een autoluwe binnenstad of deelmobiliteit.

Het plaatsen van laadinfrastructuur is onder de Omgevingswet in principe vergunningvrij, maar dient wel ruimtelijk te worden ingepast binnen de lokale ontwikkelkaders.

De regionale Laadvisie is een kompas voor de omgevingsvisies van de regiogemeenten en de Regio Midden-Holland. Gemeenten vertalen de uitgangspunten van deze visie naar lokale beleidsdocumenten, zoals mobiliteitsvisies, omgevingsplannen en parkeerbeleidsplannen. In de energietransitie wordt de regionale lijn gevolgd en afgestemd over de inpassing van laadinfrastructuur daarbinnen.

Huidig beleid laadinfrastructuur

De Omgevingswet vormt het wettelijke kader waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder de plaatsing van laadinfrastructuur, plaatsvinden. Het plaatsen van laadinfrastructuur is op grond van de Omgevingswet een vergunningvrije activiteit. Dat betekent echter niet dat er geen ruimtelijke afweging plaatsvindt. De fysieke inpassing van laadvoorzieningen moet goed aansluiten bij de bestaande en toekomstige ruimtelijke functies in de omgeving.

De laadvisie sluit nadrukkelijk aan op de omgevingsvisies van de regiogemeenten én de Regio Midden-Holland. In deze omgevingsvisies worden de ruimtelijke en maatschappelijke ambities voor de leefomgeving vastgelegd. Door hierop voort te bouwen, zorgen we dat laadinfrastructuur onderdeel wordt van een integrale, toekomstbestendige leefomgeving.

Daarnaast is het van belang dat op lokaal niveau de koppeling wordt gelegd met mobiliteitsvisies, parkeernota's en duurzaamheidsprogramma's. Zo ontstaat samenhang tussen bereikbaarheid, leefkwaliteit, energietransitie en ruimtegebruik. Op dit moment is het huidige beleid specifiek voor laadinfrastructuur beperkt tot deelname aan de concessie publieke laadinfrastructuur.

Energietransitie en netcongestie

Elektrisch rijden is onderdeel van de energietransitie, waarbij Nederland zoveel mogelijk overstapt op duurzaam opgewekte elektriciteit. Door de toenemende vraag naar elektriciteit en (grotere) elektriciteitsnetaansluitingen ontstaat in grote delen van Nederland netcongestie. De energievraag van elektrisch vervoer speelt hierin een belangrijke rol. Voor netbeheerders is het belangrijk dat zij inzicht hebben in de energiebehoefte. Door slimme planning en benutting kan de belasting of het elektriciteitsnetwerk beter worden gespreid.

We leveren een actieve bijdrage aan het provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (pMIEK). In dit provinciaal proces wordt met onze provincie en NAL-regio de energiebehoefte voor mobiliteit afgestemd. Hieruit volgt een duidelijk kader waarbinnen laadinfrastructuur wordt ingepast.

Momenteel heeft onze regio te maken met netcongestie op het landelijke en regionale elektriciteitsnet. Daardoor zijn doorlooptijden voor het krijgen van een nieuwe of verzwaarde elektriciteitsnetaansluiting lang. De uitrol van laadinfrastructuur en ambities voor elektrificeren van mobiliteit worden hierdoor meer complex en vertraagd. Naar verwachting komt er vanaf 2032 extra capaciteit op het elektriciteitsnet beschikbaar.

We nemen een actieve rol in de energietransitie door afstemming met de regionale netbeheerders Stedin en Alliander en werken mee aan de realisatie van energy hubs op bedrijventerreinen. Slim gebruik van het elektriciteitsnet is voorwaardelijk om de laadbehoefte in te vullen.

Ruimtelijke economische ontwikkeling

Ruimte is schaars vanwege ontwikkelingen de komende jaren in woningbouw en bedrijventerreinen. Waar we nieuwe gebieden ontwikkelen, nemen we de aanleg en voorbereiding van laadinfrastructuur mee. Waar we potentieel gemeentelijke grond willen aanwijzen voor laadlocaties, zijn we ons bewust van de prioriteiten die onze gemeentes aan het grondgebruik stellen. Ook realiseren we ons dat ruimtegebrek en netcongestie kunnen leiden tot vragen van ondernemers over hun laadbehoefte. We houden in ieder geval rekening met de volgende ontwikkelingen.

Woningbouw

Er vinden verschillende grootschalige (her)ontwikkelingen plaats in de regio zoals bijvoorbeeld Cortelande, Westergouwe en Noordkade. We zorgen dat deze gebieden bij oplevering voorbereid zijn op de groei van elektrisch vervoer. Daarbij vindt laden zoveel mogelijk op privaat terrein plaats, en tegelijkertijd is de benodigde publieke laadinfrastructuur gepland.

Economische ontwikkeling

De elektrificatie van logistiek en transport heeft grote impact op de manier waarop goederenstromen worden georganiseerd. Bedrijven schakelen over van brandstoflogistiek naar energielogistiek, waarbij laadtijden, vermogens en netcapaciteit onderdeel worden van de bedrijfsvoering. De behoefte aan laadinfrastructuur op bedrijventerreinen, logistieke knooppunten en onderweg groeit sterk, vooral voor zwaar vervoer met hoge vermogensvragen. Dit legt extra druk op het elektriciteitsnet en vraagt om slim laden, batterijopslag en gedeelde aansluitingen. Tegelijkertijd leidt elektrificatie tot lagere operationele kosten, minder uitstoot en stillere voertuigen, wat de leefkwaliteit verbetert. Beleidsmaatregelen zoals zero-emissiezones, CO₂-beprijzing en het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen versnellen deze transitie. Hierdoor ontstaan nieuwe samenwerkingsvormen tussen bedrijven, netbeheerders en overheden, bijvoorbeeld in de vorm van collectieve laadpleinen en energyhubs. Elektrificatie verandert zo niet alleen de logistieke sector, maar vormt ook een belangrijke stap naar een duurzaam en toekomstbestendig mobiliteitssysteem.

3 Laadopgave

In dit hoofdstuk beschrijven we de laadopgave voor de verschillende gebruikersgroepen: personenauto's, bestel- en vrachtvoertuigen en mobiele werktuigen. Deze laadopgave is gebaseerd op het aantal verwachte elektrische voertuigen in onze gemeente in 2030 en 2035.

We baseren de laadprognoses op de meest recente [ElaadNL Outlooks](#). Deze prognoses geven zowel het aantal voertuigen als de benodigde laadpunten en laadvermogens weer. De markt- en beleidsontwikkelingen zijn hierin verwerkt. Op basis van bekende data over grondeigendom splitsen we de laadbehoefte zoveel mogelijk uit naar private en publieke laadbehoefte. Met publiek bedoelen we 'publiek toegankelijk'. Als laadpunten op private grond worden gerealiseerd en opengesteld, dragen die ook bij aan het oplossen van de publieke laadbehoefte.

De gegevens over laadinfrastructuur komen uit verschillende bronnen (RVO, ElaadNL, gemeentelijke plankaarten). Deze kunnen onderling afwijken in actualiteit en definitie. Daarom wordt gewerkt aan één regionaal datapunt waarin alle informatie realtime en eenduidig beschikbaar is. Dit platform ondersteunt beleidsbeslissingen, monitoring en communicatie.

3.1 Personenauto's

Vertaald naar het aantal laadpunten voor personenauto's laten de E-Laad prognoses in regio Midden-Holland een aanzienlijke groei zien. De verwachting is dat we richting 2035 voor een grote laadopgave staan, met een forse groei in zowel het totaal aantal laadpunten als in het aantal publieke laadpunten voor personenauto's. Volgens de prognoses:

- Neemt het totaal aantal laadpunten toe van 10.625 in 2025 naar 18.559 laadpunten in 2030 en verder naar 34.270 laadpunten in 2035, waarbij het grootste deel op privaat terrein wordt gerealiseerd.
- Groeit het aantal publieke laadpunten in de bebouwde kom van 2.570 laadpunten in 2025 naar 7.675 in 2030 en uiteindelijk naar 14.965 publieke laadpunten in 2035.

3.2 Bestel- en vrachtvoertuigen

Voor bestel- en vrachtvoertuigen laten de E-laad prognoses in regio Midden-Holland de volgende groei in laadopgave zien:

- In 2030 zijn er naar verwachting 4.880 elektrische bestelauto's en 461 elektrische vrachtwagens.
- In 2035 groeit dit aantal naar 11.468 elektrische bestelauto's en 1.142 elektrische vrachtwagens.

Hierna volgt een overzicht van de laadopgave per laadlocatie voor bestel- en vrachtvoertuigen.

Bestelbussen in woonwijken

Landelijk gaat grofweg de helft van de bestelbussen aan het eind van de werkdag mee naar huis en worden deze opgeladen op de oprit of bij de bestaande publieke laadpunten in woonwijken. De andere helft worden opgeladen op bedrijventerreinen.

De prognoses laten zien dat er 1.665 extra publieke laadpunten in 2030, en 4.449 extra publieke laadpunten in 2035 nodig zijn voor het laden van bestelbussen in woonwijken. Dat betekent een toename van 29% extra in het aantal publieke laadpunten in woonwijken tot 2035.

Hierin is nog geen rekening gehouden met parkeerbeleid voor bestelbussen langer dan 6 meter of hoger dan 2,40 meter die vanwege verkeersveiligheid, toegankelijkheid en uitzicht niet mogen parkeren op reguliere parkeerplaatsen in woonwijken, en dus ook niet laden. Deze bestelbussen

kunnen dus mogelijk niet bij alle reguliere publieke laadpunten terecht, wat we meenemen in onze strategische keuzes.

Laadopgave bedrijventerreinen

De laadvraag van de logistieke sector concentreert zich op privaat terrein op de bedrijventerreinen in onze regio. Hier zullen bijna alle elektrische vrachtvoertuigen en ongeveer de helft van elektrische bestelbussen in onze regio gaan laden. In regio Midden-Holland gaat het in totaal om 80 bedrijventerreinen.

De laadinfrastructuur op privaat terrein zal bestaan uit een mix van reguliere laadpunten (tot 22 kW) en snellaadpunten (50 tot 350 kW, op termijn tot 1 MW), passend bij de behoefte en bedrijfsvoering van de ondernemers. Beschikbare netcapaciteit, fysieke ruimte en financiële middelen wegen hierin mee.

Voor de elektrische bestelbussen op bedrijventerreinen verwachten we dat elk voertuig een eigen regulier laadpunt krijgt. Voor elektrische vrachtwagens hangt dit sterk af van de specifieke bedrijfsvoering.

De prognoses laten zien dat het totale laadvermogen voor de elektrische bestel- en vrachtvoertuigen op de bedrijventerreinen in onze regio oploopt van 5 MW in 2025 naar 28 MW in 2030 en verder naar 64 MW in 2035.

Ter vergelijking: één MW vermogen voorziet gemiddeld 500 woningen tegelijkertijd van elektriciteit.

Vrachtverkeer onderweg

Een deel van de logistieke voertuigen moet onderweg snelladen. Dat zijn voornamelijk voertuigen van buiten onze regio die vanwege werk in onze regio rijden. De laadopgave voor publiek toegankelijke logistieke snellaadlocaties hangt dus vooral af van de verkeersstromen in en om onze regio. Hierna beschrijven we de laadbehoefte voor bestelbussen en vrachtvoertuigen onderweg.

Voor zware vracht zijn er verschillende landelijke en regionale initiatieven om een basisnetwerk van heavy-duty laadpleinen langs de belangrijkste vrachtcorridors uit te rollen. Hierbij wordt in eerste instantie gekeken naar bestaande en geschikte verzorgingsplaatsen en truckparkings. Realisatie op verzorgingsplaatsen wordt vanaf 2028 verwacht. In de “Laadvisie Logistiek” is nader in kaart gebracht wat de specifieke laadbehoefte voor corridor-laden is en welke verzorgingsplaatsen en truckparkings potentie bieden voor heavy-duty laadpleinen.

Omdat onze regio langs vrachtcorridors ligt, verwachten we dat deze in beeld komt voor nieuwe laadlocaties voor vrachtvoertuigen onderweg. Coördinatie hiervan ligt bij het Rijk in samenwerking met de RAL Zuidwest Nederland en Provincie Zuid-Holland.

3.3 Laden voor de bouw

Voor het laden van bouwlogistieke bestel- en vrachtvoertuigen en mobiele werktuigen gaat er een groeiende laadbehoefte op de bouwplaats ontstaan. Door het projectmatige karakter van bouwprojecten is de laadopgave echter niet structureel te vertalen naar vaste locaties of vermogens. De vermogensvraag kan per project tijdig in kaart worden gebracht.

Als mobiele werktuigen op bouwprojecten worden ingezet, dan kunnen deze op verschillende manieren laden:

- Op de bouwplaats via laadvoorzieningen op een tijdelijke bouwaansluiting, al dan niet ondersteund met (mobiele) batterij-oplossingen.

- Op eigen depot, collectieve laadpleinen of heavy-duty laadpleinen, waarna het voertuig zelf of een verwisselbare accu wordt vervoerd naar de werkplaats.
- Bestaande laadpunten op privaat terrein nabij de bouwplaats, overeen te komen met de eigenaar.
- Bestaande openbare laadpunten, mits de vermogens toereikend zijn (voor de lichtere vermogenscategorieën werktuigen).

Mobiele werktuigen zijn zeer verschillend in hun vermogensbehoefte, afhankelijk van gewicht, omvang en werkzaamheden. Daarom moet de bruikbaarheid van bestaande laadinfrastructuur per project en zelfs per projectfase bekeken worden.

Op termijn kan de gemiddelde langjarig benodigde vermogens worden bepalen in onze regio, waarbij de locaties meebewegen met de bouwprojecten en deels structureel op bedrijventerreinen en onderweg zullen worden ingevuld. Kansen liggen er om bouwvoorzieningen op te laten gaan in gebiedsontwikkelingen.

3.4 Openbaar Vervoer (OV-)bussen

OV-bussen laden op de remise. Als er snellaadpunten nodig zijn bij haltes of knooppunten aan de openbare weg dan verkennen we hoe wij dit kunnen inpassen. De exacte opgave is in beeld bij vervoersbedrijven en geeft op dit moment geen aanleiding voor andere laadlocaties dan op remises.

3.5 Laden langs het water

In onze regio hebben we te maken met vaartuigen die om elektrisch vermogen vragen. Voor onze regio zijn de volgende laadpunten per type vaartuig relevant:

Een uitwerking in aantallen en vermogens kan op dit moment nog niet worden gegeven. In afwachting van toekomstig onderzoek door de NAL zal dit later worden geactualiseerd.

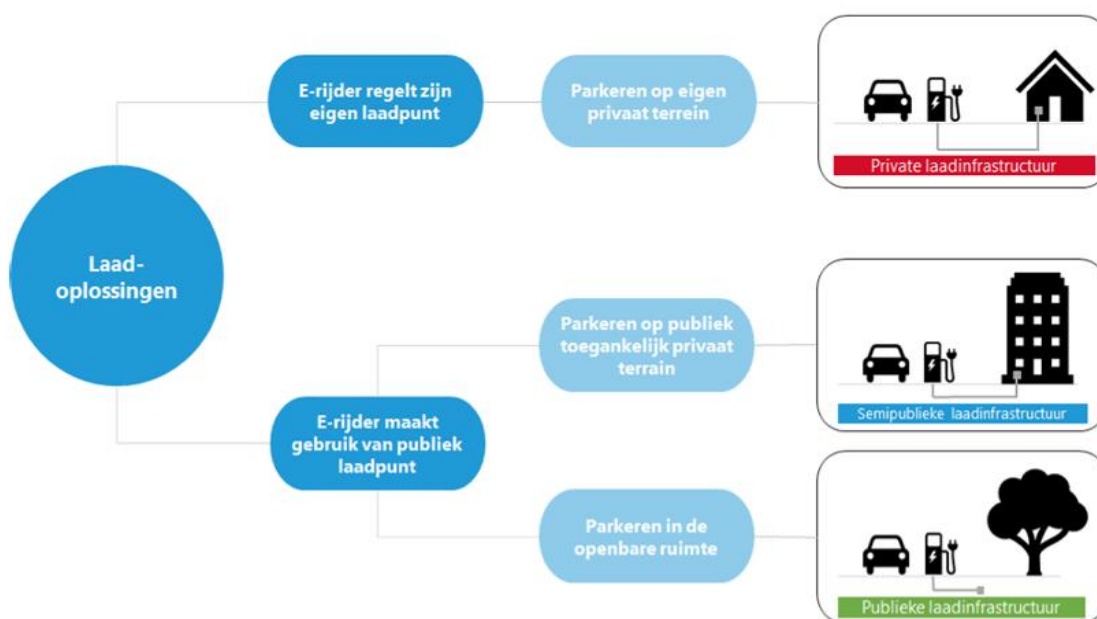
4 De koers naar een toekomstbestendig laadnetwerk

In dit hoofdstuk bepalen we de uitgangspunten van de Laadvisie, zoals de regierol, netbewust laden en participatie.

- Privaat laden waar het kan, publiek waar het moet
- De regio aan zet: sturen, standaardiseren en stimuleren
- Helder rollen, één regionale lijn
- Slim laden als sleutel tot ruimte op het net
- Laadinfrastructuur en energiesysteem: één verhaal
- Groene stroom, dichtbij opgewekt
- Ruimte voor laden: balans tussen techniek en leefkwaliteit
- Samen plannen, samen laden

4.1 Privaat laden waar het kan, publiek laden waar het moet

Om de druk op de schaarse openbare ruimte te beperken, is ons eerste uitgangspunt dat elektrische voertuigen (EV) zoveel mogelijk op privaat terrein laden (Ladder van Laden principe). EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt, moeten kunnen uitwijken naar (semi)publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publiek toegankelijke laadpunten waar gebruikersgroepen op terug kunnen vallen als privaat en semipubliek laden niet mogelijk zijn.



Figuur 1: Schematische weergave “Lader van Laden principe”

De Ladder van Laden zorgt voor een efficiënte en zorgvuldige inzet van laadinfrastructuur. Door eerst in te zetten op laden op privaat terrein en pas daarna op (semi)publieke en publieke locaties, wordt de druk op de openbare ruimte beperkt, blijven straten overzichtelijk en wordt dubbel ruimtegebruik voorkomen. Tegelijk stimuleert dit principe efficiënt ruimtegebruik, lagere maatschappelijke kosten en een toekomstbestendig laadnetwerk dat meegroeit met de daadwerkelijke behoefte.

4.2 De regio aan zet: sturen, standaardiseren en stimuleren

De totale opgave voor laadinfrastructuur vraagt om een regie van de regio Midden-Holland. Daarbij volgen we ontwikkelingen in de laadbehoefte, het gewenste aanbod van laadoplossingen en de impact van obstakels, zoals netcongestie.

Om de uitrol van laadpunten in de openbare ruimte in goede banen te leiden, nemen we waar nodig regulerende maatregelen. Dit vraagt om gezamenlijke afspraken tussen de regiogemeenten over de randvoorwaarden van plaatsing, beheer, onderhoud en exploitatie van laadinfrastructuur op openbare grond, inclusief het delen van gebruiksdata. We standaardiseren de werkwijze waar mogelijk om te werken aan efficiënt beleid.

Aanvullend kunnen we faciliterende of stimulerende maatregelen coördineren om vraag en aanbod bij elkaar te brengen en obstakels weg te nemen. Deze maatregelen zijn in hoofdstuk 5 beschreven. Voor werkzaamheden waar het bevoegd gezag een opdrachtgevende rol heeft en uitstootvrij vervoer en uitvoering eisen, staan we expliciet stil bij de laadmogelijkheden aan de hand van de Ladder van Laden principe.

4.3 Heldere rollen, één regionale lijn

In de Regio Midden-Holland maken we gebruik van wat er al is en organiseren we slim. Als onderdeel van de NAL-samenwerkingsregio Zuidwest Nederland maken we gebruik van beschikbare ondersteuning en kennis over laadinfrastructuur. We volgen de landelijke en regionale ontwikkelingen en initiatieven en verbinden deze aan lokaal beleid.

Voor de uitrol van openbare laadinfrastructuur nemen we waar mogelijk deel aan concessies en gezamenlijke aanbestedingen voor openbare laadinfrastructuur. Dit doen we reeds door deel te nemen aan de concessie publieke laadinfrastructuur Regio Zuidwest Nederland.

Onderwerpen die we in regionaal verband afstemmen en regisseren zijn:

- Coördinatie van (snel)laadinfrastructuur met provincie en netbeheerder met oog op netcongestie/netplanning.
- Monitoring en ondersteuning bij beheer van laadinfrastructuur in de publieke ruimte.
- Samenwerking op realisatie, beheer en inpassing in beleid.

De Regio werkt zo aan efficiënte en effectieve inzet om de inpassing van laadinfrastructuur mogelijk te maken in de regiogemeentes.

4.4 Slim laden als sleutel tot ruimte op het net

In afstemming met de netbeheerder en onze NAL-regio, passen we standaard netbewust laden toe op reguliere publieke laadpunten. We stellen eisen aan publieke laadinfrastructuur om deze aansturing mogelijk te maken en informeren gebruikers hoe netbewust laden wordt toegepast. Hiermee ontlasten we het elektriciteitsnet op piekmomenten en blijft het mogelijk om nieuwe laadpunten aan te sluiten. We volgen de ontwikkelingen rondom netbewust en slim laden, en stimuleren eigenaren van private laadpunten om deze laadstrategieën toe te passen.

Waar we zien dat private partijen vastlopen bij de realisatie van laadinfrastructuur op eigen terrein en/of de realisatie van publiek toegankelijke snellaadinfrastructuur, nemen we een stimulerende rol om alternatieve oplossingen of mitigerende maatregelen mogelijk te maken.

Afwegingen bij schaarste

In situaties van beperkte ruimte of netcapaciteit gelden de volgende uitgangspunten:

- *Privaat waar het kan, publiek waar het moet* – stimuleren van private oplossingen bij woningen, bedrijven en op bedrijventerreinen draagt bij aan betere benutting van het net.
- *Energie-efficiënt gebruik van netcapaciteit* – prioriteren van locaties met gedeelde aansluitingen of nabij bestaande transformatoren.

Technische keuzes over prioritering en aansluiting worden nader uitgewerkt in het Regionaal Uitvoeringsprogramma en in het pMIEK.

4.5 Laadinfrastructuur en energiesysteem: één verhaal

Laadinfrastructuur kan alleen groeien als het energiesysteem meegroeit. Regio Midden-Holland beschouwt capaciteit op het elektriciteitsnet als harde randvoorwaarde. Daarom worden de volgende maatregelen genomen:

- We stemmen onze prognoses over de laadvraag jaarlijks af met netbeheerder Stedin en het pMIEK.
- We stimuleren slim en netbewust laden als standaard (regelbare laadsnelheid, peakshaving en batterijopslag).
- We werken mee aan het vinden van ruimte en netcapaciteit voor energy hubs en koppelen deze aan bedrijventerreinen, snellaadhubs en collectieve laadpleinen.
- Bij elke grote ruimtelijke ontwikkeling toetsen we vooraf de impact van de benodigde laadinfrastructuur op netcapaciteit en de mogelijkheden voor lokaal opgewekte, groene stroom.

4.6 Groene stroom, dichtbij opgewekt

Ons uitgangspunt is dat de stroom op publieke laadinfrastructuur groen en uit Nederland afkomstig is. In onze contracten met marktpartijen leggen we dit vast.

Waar mogelijk zoeken we de combinatie met lokaal opgewekte energie. Voor laadlocaties met een grote vermogensvraag doen we dat door plannen voor laadinfrastructuur te koppelen aan duurzame energieplannen, in de Regionale Energiestrategie (RES).

4.7 Ruimte voor laden: balans tussen techniek en leefkwaliteit

Wij vinden het belangrijk om de impact van de laadinfrastructuur op de openbare ruimte te beperken en wildgroei en verrommeling tegen te gaan. Daarom wordt er goed gekeken naar de inpassing van laadinfrastructuur.

Het uitgangspunt van de Regio Midden-Holland is dat laadinfrastructuur zorgvuldig wordt ingepast in de openbare ruimte, met oog voor ruimtelijke kwaliteit, gebruikscomfort en maatschappelijke acceptatie. Laadinfrastructuur is meer dan techniek: het is zichtbaar straatmeubilair dat onderdeel wordt van de leefomgeving.

Daarom wordt bij de locatiekeuze niet alleen gekeken naar functionele aspecten (vraag, dekking, netcapaciteit), maar ook naar de samenhang met andere beleidsdomeinen:

- Ruimte: fysieke inpassing, behoud van straatbeeld en leefkwaliteit.
- Mobiliteit: samenhang met parkeerbeleid, deelmobiliteit en verkeersveiligheid.
- Energie: koppeling met lokale energieopwekking, netcapaciteit en slim laden.

Door deze drie domeinen integraal te benaderen, zorgen we voor een toekomstbestendig netwerk dat past binnen de ruimtelijke, mobiliteits- en energievisie van de regio.

4.8 Samen plannen, samen laden

Samen plannen, samen laden – dat betekent dat we inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties actief betrekken bij de groei van laadinfrastructuur. De Regio Midden-Holland kiest voor een concrete en transparante participatieaanpak, waarin de volgende elementen centraal staan:

1. Plankaarten als vertrekpunt:
De gemeentelijke plankaarten met potentiële laadlocaties vormen het uitgangspunt voor gesprek met bewoners, ondernemers en wijkorganisaties. Deze kaarten maken inzichtelijk waar laadinfrastructuur nu aanwezig is en waar uitbreiding wordt voorzien.
2. Vroegtijdige communicatie:
Inwoners worden vroeg in het proces geïnformeerd over de voorgenomen uitbreidingen. Dit gebeurt via gemeentelijke websites, nieuwsbrieven en wijkgerichte communicatie.
3. Ruimtelijke inpassing:
Bij de plaatsing van publieke laadpunten wordt rekening gehouden met de inpassing in de omgevingsplannen.
4. Verankering in beleid:
De participatieaanpak vindt een plek binnen de gemeentelijke omgevingsvisies, gebiedspaspoorten en beleid daarop gebaseerd zodat de inpassing van laadinfrastructuur structureel onderdeel wordt van ruimtelijke besluitvorming.

De transitie naar elektrisch rijden verandert de openbare ruimte en roept soms weerstand op bij bewoners en ondernemers. Door vroegtijdig en transparant te communiceren over de noodzaak, locatiekeuze en voordelen van laadinfrastructuur, kunnen gemeenten begrip en draagvlak vergroten. De regionale Laadvisie biedt hiervoor het gezamenlijke kader én ruimte voor lokaal maatwerk, zodat elke gemeente kan inspelen op haar eigen karakter en behoeften.

5 Maatregelen & Beleid

In dit hoofdstuk maken we strategische keuzes over de verschillende laadoplossingen per laadlocatie: binnen de bebouwde kom, bedrijventerreinen of onderweg. Daarbij houden we rekening met het gecombineerd gebruik van laadpunten door verschillende gebruikersgroepen. Binnen laadlocaties maken we onderscheid tussen publieke, semipublieke en private laadpunten.

Bij publieke laadpunten gaan de strategische keuzes over de plaatsingsstrategie, het uitvoeringsmodel en type laadpunten. Voor semipublieke en private laadinfrastructuur maken we per locatiecategorie keuzes of we actief ondersteunen en welke maatregelen daarbij horen.

5.1 Laadinfrastructuur binnen de woonomgeving

Private laadpunten

Waar mogelijk moeten elektrische voertuigen op eigen terrein opgeladen worden. Dit is voor de gebruiker vaak de handigste en goedkoopste optie. Privaat laden kan bij bewoners op de oprit zijn, of op grotere parkeerterreinen en garages bij appartementen, bezoeklocaties en kantoren. Ook gemeentelijke parkeergarages scharen we onder de private laadpunten. Bij publiek toegankelijke locaties, kan het openstellen van deze laadinfrastructuur als semipubliek een alternatief bieden voor het openbare laadnetwerk en commercieel interessant zijn voor de uitbater en e-rijder.

Omdat het niet overal mogelijk is om private laadpunten te realiseren en we het semipubliek potentieel willen benutten, stimuleren we de realisatie en openstelling van private laadinfrastructuur op de volgende manieren:

- We nemen een actieve rol richting huurders, verhuurders en VvE's om ze te informeren over de realisatie van laadinfrastructuur in collectieve parkeergarages en parkeerplaatsen.
- We nemen een actieve rol richting woningcorporaties, huurders en verhuurders door hen te informeren en begeleiden bij het realiseren van laadinfrastructuur op eigen terrein.

We stimuleren het openstellen van private laadinfrastructuur voor publiek gebruik. Denk hierbij aan laadinfrastructuur op grond van verhuurders in woonwijken, of private laadinfrastructuur van kantoren in of aan de rand van woonwijken.

Publieke laadpunten

Reguliere publieke laadpunten in de vorm van laadpalen op straat vormen de basis van ons netwerk voor personenauto's en bestelbussen.

Deze zijn ook te gebruiken voor:

- Deelauto's;
- Taxi's en doelgroepenvervoer;
- Mobiele werktuigen in/ nabij bouwplaatsen.

We onderzoeken in hoeverre het laden van bestelbussen van meer dan 6 m lengte en/of 2,40 m hoogte op bestaande laadlocaties problemen oplevert, en bepalen op basis daarvan onze vervolgstappen, waaronder eventueel een aanpassingen van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Hierbij sluiten we aan op de landelijke ontwikkelingen.

Transitie naar datagestuurde plaatsing

Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de opkomst van de tweedehandsmarkt is de verwachting dat alleen aanvraaggestuurde plaatsing van laadpunten niet langer voldoet. De behoefte om (ook) proactief uit te rollen – en daarmee voor de vraag uit te plaatsen – wordt steeds groter. Bovendien wordt het netwerk van laadpalen steeds groter en dichter en kan ook het gebruik van bestaande laadpalen een belangrijk signaal zijn om extra uit te rollen.

Voor de plaatsing van publieke reguliere laadpunten volgen we deze plaatsingsstrategieën:

- **Datagestuurde plaatsing:** bijplaatsen naar aanleiding van gemonitord verbruik van publieke laadpalen.
- **Strategische plaatsing:** de gemeente heeft een aanvullende wens voor een laadlocatie die niet op andere manier gerealiseerd gaat worden.

Deze strategische plaatsingen kunnen ook ingezet worden voor specifieke gebruikersgroepen, te weten:

- Station-based deelauto's;
- Mobiele werktuigen bij bouwplaatsen;
- Taxi/ doelgroepenvervoer.

Daarnaast bevinden zich openbare parkeerterreinen en -garages in eigendom van de gemeentes, waar we voldoende reguliere laadpunten aan willen bieden. Hiervoor hanteren we een projectmatige aanpak, los van de uitrolstrategie voor reguliere laadpunten in de openbare ruimte.

Toekomstige nieuwe laadpunten

Ons openbare laadnetwerk bestaat voornamelijk uit laadpunten bij parkeervakken verspreid over wijken. Met het oog op de verdere groei van elektrisch rijden onderzoeken we de komende jaren ook alternatieve laadlocaties:

- Laadpleinen: Door laadpalen te concentreren beperken we de ruimtelijke impact en verminderen we zoekverkeer van EV-rijders naar een beschikbaar laadpunt.
- Laadlocaties voor lange of hoge bestelbussen: Bestelbussen van meer dan 6 m lengte of hoger dan 2,40 m vragen om grotere parkeervakken op strategische locaties.
- Andere laadvormen: Publieke laadpunten moeten het straatbeeld zo min mogelijk verstoren, daarom volgen we de ontwikkelingen op het gebied van 'anders laden' nauwgezet.

Uitvoeringsmodel publieke reguliere laadpunten

Voor reguliere laadpalen geven we de voorkeur aan het concessiemodel in de regiogemeentes. Bij dit model krijgen één of meerdere Charge Point Operators (CPO's) het exclusieve plaatsingsrecht voor publieke laadpunten. We sluiten aan bij de concessie van RAL Zuidwest. We kiezen voor deze collectieve aanpak omdat het relatief weinig ambtelijke capaciteit vraagt en schaalvoordelen biedt voor de uitrol.

Kortparkeerladers

Kortparkeerladers in de bebouwde kom, bijvoorbeeld bij winkelcentra en supermarkten, maken het mogelijk om bij te laden tijdens een kort verblijf. Het betreft publiek toegankelijke snelladers met een relatief laag vermogen (50-150 kW), afgestemd op kort verblijf (30-60 minuten), die geplaatst kunnen worden bij parkeervakken op privaat terrein of in de openbare ruimte.

Naast het voorzien in deze specifieke laadbehoefte, bieden kortparkeerladers ook achtervang voor de sterk groeiende bezetting van reguliere publieke laadpunten. Ook bieden ze een extra

mogelijkheid voor onder andere taxi's, doelgroepenvervoer en bestelbussen om relatief snel bij te laden tijdens of nabij een stop.

Om deze redenen stimuleren we daarom de publieke toegankelijkheid van kortparkeerladers op privaat terrein en het geschikt maken en openstellen van semipublieke kortparkeerladers voor bestelbussen.

Voorlopig gaan we niet actief aan de slag om openbare kortparkeerladers te realiseren, omdat de verwachte marktontwikkelingen voorlopig voldoende in deze behoefte zullen voorzien.

Plaatsing kortparkeerladers

Voor de locatiebepaling van kortparkeerladers houden we de randvoorwaarde aan dat dit drukke plekken zijn met veel bezoekers en waar gebruikers korte tijd verblijven, bijvoorbeeld om een boodschap te doen.

Realisatie kortparkeerladers

Voor de realisatie van kortparkeerladers geven we de voorkeur aan een regionaal concessiemodel waarbij we graag meeliften op de voordelen van het collectief.

5.2 Laadinfrastructuur op bedrijventerreinen

Op bedrijventerreinen nemen we de laadbehoefte voor bestel- en vrachtvoertuigen als uitgangspunt, omdat deze het grootste deel van de laadbehoefte vertegenwoordigen. We beschrijven hierna de strategische keuzes voor bedrijfslocaties en collectieve laadpleinen⁵. Deze keuzes staan samengevat in tabel 6, aan het einde van deze subhoofdstuk.

Bestel- en vrachtvoertuigen zullen voor een groot deel op eigen terrein van de ondernemer gaan laden. De ondernemer zal zijn keuzes over hoeveelheden en type laadpunten afstemmen op de bedrijfsvoering, beschikbare ruimte en vermogen en eigen draagkracht.

In onze regio zijn ook bedrijven aanwezig die een laadbehoefte voor taxi's, doelgroepenvervoer, mobiele werktuigen of touringcars op bedrijventerreinen in moeten vullen.

We kiezen een actieve regierol bij de realisatie van voldoende laadinfrastructuur op bedrijventerreinen vanwege de volgende redenen:

- Vanwege netcongestie en ruimtegebrek zijn er aanzienlijke obstakels voor de realisatie van laadpunten op depots.
- We vinden een aantrekkelijk, toekomstbestendig vestigingsklimaat voor bedrijven belangrijk.

We richten een kennisloket in voor ondernemers, met informatie over onder andere de netcongestieproblematiek, kansen voor mitigerende maatregelen en gebruik van landelijke subsidieregelingen. Ook zorgen we dat prognoses goed worden meegenomen in regionale planningsprocessen voor uitbreiding van het energienet (zoals pMIEK).

Ondersteuning ondernemers

Op bedrijfslocaties vullen ondernemers bij voorkeur de laadbehoefte voor hun vloot in. Deze vloot kan bestaan uit bestel- en vrachtvoertuigen op depots, maar ook personenvoertuigen (bij kantoren of taxi-remises), mobiele werktuigen (op bouwdepots of werven van aannemers) en touringcars (remises).

Ons beleid voor het laden op bedrijfslocaties richt zich op:

⁵. Daarnaast kunnen publieke reguliere laadpunten geplaatst worden als er openbare parkeergelegenheid is. Hiervoor gelden de strategische keuzes die we in 5.1 hebben beschreven.

- Ondersteuning van bedrijven bij het kiezen en realiseren van passende laadinfrastructuur, inclusief het delen van laadinfrastructuur tussen bedrijven.
- Actieve ondersteuning van ondernemers om gezamenlijke initiatieven als energyhubs te verkennen.

Laadpleinen op bedrijventerreinen

Collectieve laadpleinen kunnen een rol spelen op bedrijventerreinen wanneer het voor ondernemers niet mogelijk is om (op korte termijn) hun eigen laadinfrastructuur te voorzien. Door de laadbehoefte te bundelen, kunnen (semi)publieke collectieve laadpleinen met ondersteuning van de gemeente helpen om toch in de laadbehoefte te voorzien.

Vanwege netcongestie en schaarse ruimte, willen we de mogelijkheden verkennen om publiek toegankelijke collectieve laadpleinen te faciliteren of realiseren op nader te bepalen bedrijventerreinen. Hierin borgen we dat mobiele werktuigen en touringcars ook gebruik kunnen maken van collectieve laadpleinen.

5.3 Snelladen onderweg

Naast laadopties in de bebouwde kom en op bedrijventerreinen, is het belangrijk om gebruikers ook onderweg publiek toegankelijke laadmogelijkheden te bieden. De laadlocaties onderweg zijn gericht op zo snel en gemakkelijk mogelijk bijladen langs of nabij doorgaande routes. Voor personenauto's en bestelbussen kunnen snelladers langs doorgaande wegen worden gerealiseerd, bijvoorbeeld bij bestaande tankstations. Voor zwaar vervoer, met vrachtvoertuigen als primaire gebruikers, zijn locaties aan of nabij logistieke corridors in beeld of al bestaande rustlocaties (zoals truckparkings). Het grondeigendom en de betrokkenheid van de gemeente verschilt per locatie.

Omdat onderweg laden bij uitstek een opgave in regionale en nationale context is, werken we samen met initiatieven voor een publiek toegankelijk snellaadnetwerk. Dit doen we via onze NAL-regio en specifiek voor heavy-duty laadpleinen ook met landelijke initiatieven zoals Logistiek Laden (LoLa) van Rijkswaterstaat.

We verwachten een laadbehoefte voor onderweg omdat onze regio nabij de logistieke corridors A12 en A20 ligt en we een aanzienlijke bouwopgave hebben. Daarom ondersteunen we op regionaal niveau de zoektocht naar locaties waar voldoende grond en netcapaciteit beschikbaar is.

Snellaadstations en tankstations

We voorzien een behoefte aan snelladers langs doorgaande wegen in onze gemeente, die een hoger vermogen (tot 350 kW) bieden dan kortparkeerladers en gericht zijn op onderweg bijladen. De ElaadNL Outlook personenvervoer biedt een goed startpunt, deze brengt de snellaadbehoefte in onze gemeente op buurniveau in kaart. Daar komt de snellaadbehoefte van bestelbussen nog bovenop, waarvoor we de prognose toevoegen zodra die beschikbaar komt.

Voor de locatiekeuze hanteren we de volgende uitgangspunten:

- Bestaande brandstofpunten vormen een interessant netwerk van geschikte locaties, volgens de verdeling in de ElaadNL Outlook personenvervoer.
- Wij wijzen zelf strategische snellaadlocaties aan.
- We stimuleren de publieke openstelling van private snellaadstations op of nabij corridor-locaties.

We voeren de bovenstaande locatiekeuze(s) op de volgende manieren uit:

- We nemen deze locaties mee in het totaal aan binnenstedelijke snelladers, dus inclusief de kortparkeerladers. We geven de voorkeur aan deelname aan een regionale concessie voor realisatie door de markt.
- We onderzoeken of ons brandstofpuntenbeleid in de vergunningverlening van tankstation locaties ook snellaadinfrastructuur wordt meegenomen.
- Veel van de geschikte snellaadlocaties bevinden zich op private grond, waaronder de aanwezige tankstations. We stimuleren daarom deze marktpartijen om de bestaande stations te voorzien van snellaadinfrastructuur.

Om te voorkomen dat snellaadstations worden gerealiseerd op locaties waar dat niet wenselijk is met oog op verkeersstromen en de omgeving, onderzoeken we regulering van de realisatie van snellaadstations.

Heavy-duty laadpleinen

Heavy-duty laadpleinen zijn speciaal ingerichte, publiek toegankelijk laadvoorzieningen voor zware voertuigen (vrachtwagens N2 en N3). In eerste instantie worden die vooral op verzorgingsplaatsen en truckparkings gerealiseerd vanuit de landelijke initiatieven. Naar verwachting komen die locaties beschikbaar vanaf 2028-2030.

Als realisatie op verzorgingsplaatsen en truckparkings niet mogelijk of voldoende is, kunnen er proactief aanvullende locaties gezocht worden. Ook grootschalige bouw- en infrastructuurprojecten kunnen aanleiding zijn voor de realisatie van heavy-duty laadpleinen voor de bijbehorende logistiek en werktuigen.

Vanuit onze regierol, sturen we bij initiatieven in de regio aan op de volgende zaken:

- Semipubliek openstellen van private (bouw)logistieke laadinfrastructuur als heavy-duty laadplein.
- Toegankelijkheid van heavy-duty laadpleinen voor het laden van batterijen, mobiele werktuigen en touringcars.

We anticiperen op verzoeken van de landelijke initiatieven en de markt, en onderzoeken proactief kansrijke locaties. Dit stemmen we af met het landelijke initiatief Logistiek Laden.

5.4 Andere laadinfrastructuur

Laadinfrastructuur op bouwplaatsen

Op de bouwplaats is ook behoefte aan laadopties. De uitvoerder bepaalt zelf hoe de mobiele werktuigen en eventuele bouwlogistieke voertuigen worden geladen. We geven invulling aan onze regierol voor laadinfrastructuur aan de hand van de volgende beleidsuitgangspunten voor laden op de bouwplaats:

- We bepalen onze eigen rol in de aanvraag en realisatie van voldoende (tijdelijk) vermogen op bouwplaatsen voor het laden van mobiele werktuigen.
- We werken aan de ontsluiting van alternatieve laadmogelijkheden nabij bouwplaatsen door:
 - Het inzicht in bestaande gemeentelijke aansluitingen te vergroten;
 - Onze organisatie voor te bereiden op een standaardproces voor gemeentelijke aansluiting;
 - Deze mogelijkheden te inventariseren en het gebruik te faciliteren.

Laden voor vaartuigen

Laadinfrastructuur voor elektrische vaartuigen kent afwijkende locaties en kenmerken en we hebben beperkt zicht op de opgave. We kiezen daarom voor een projectmatige aanpak om onze rol te bepalen. We nemen de vermogensvraag van elektrische vaartuigen zoveel mogelijk integraal mee in de prognoses richting de NAL-regio en netbeheerder. Ook staan we open voor het combineren van elektriciteitsnetaansluitingen en mitigerende maatregelen van onze andere laadinfrastructuur met laadpunten voor vaartuigen.

6 Uitvoering & Organisatie

6.1 Samenwerking in de regio

Regio Midden-Holland neemt een regierol door vraag en aanbod bij elkaar te brengen en te helpen om eventuele obstakels weg te nemen in realisatie van laadinfrastructuur. We monitoren het effect van onze activiteiten, om grip te houden op de ontwikkelingen en de effectiviteit van ons beleid en samenwerking.

Regionale samenwerking waar zinvol, lokaal waar nodig

Wethouders Verkeer & Vervoer van de Regiogemeentes zijn lokaal bestuurlijk opdrachtgever voor de realisatie van openbare laadinfrastructuur in de regiogemeentes. Voor de uitrol zijn de lokale afdelingen Verkeer & Vervoer verantwoordelijk.

De opschaling van laadinfrastructuur en de uitbreiding van de scope vragen om meer uitvoeringskracht en verdere professionalisering van het werkproces en afstemming in de regio. De eerste stap is gezet door een regionaal aanjager laadinfrastructuur in de regio aan te trekken.

Ook is het belangrijk dat het onderwerp structureel aandacht krijgt bij meerdere afdelingen, die ook op de hoogte zijn van elkaars werk en visie, zoals mobiliteit, duurzaamheid, energiesystemen, ruimtelijke ordening en economie en de regionale samenhang. Het belang van deze samenwerking wordt groter met de groei van laadinfrastructuur en complexiteit:

- Behoeft (snel)laadinfrastructuur mee te nemen in afstemming over netcongestie en energietransitie.
- Logistieke laadinfrastructuur als randvoorwaarde voor de lokale economie.
- Laadinfrastructuur ontsluiten bij bouw- en infrastructurele projecten.

De Regio Midden-Holland coördineert de strategische beleidslijn en datamonitoring, terwijl gemeenten verantwoordelijk blijven voor lokale uitvoering, participatie en vergunningverlening.

De netbeheerders worden als vaste partner betrokken via het pMIEK, zodat afstemming over netcapaciteit structureel geborgd is.

We doen het samen

Om de doelen in deze Laadvisie te halen, werken we samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio Zuidwest Nederland. Dit is een samenwerkingsverband tussen de provincies Zuid-Holland en Zeeland en de gemeentes in die regio. De samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten bij de uitrol van laadinfrastructuur, onder andere door het delen van kennis en het organiseren van aanbestedingen voor laadpunten in de publieke ruimte.

Daarnaast zijn de bewoners, netbeheerders Stedin en Alliander en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waarmee we samenwerken en afstemmen. Ook werken we samen met Midden-Holland Onderneemt, SEB Midden-Holland en Provincie Zuid-Holland.

6.2 Ontwikkelpad

De regio Midden-Holland volgt een gefaseerde aanpak om de laadinfrastructuur op te schalen. Wij onderscheiden drie fasen:

Fase 1 (2025–2027): basis op orde en versnelling

- Afronden en bijstellen plaatsingsbeleid voor personenauto's en bestelwagens;
- Start pilots slim laden en bidirectioneel laden;

- Oprichting regionaal programmateam en dataplatform voor monitoring;
- Integratie laadinfrastructuur in pMIEK en RES-afspraken.

Fase 2 (2028–2031): groei en koppeling energie

- Opschaling collectieve laadpleinen en heavy-duty laadpleinen;
- Structurele koppeling met lokale opwek en batterijopslag;
- Uitrol regionaal dataplatform voor planning en capaciteitsbewaking.

Fase 3 (2032–2035): optimalisatie en innovatie

- Brede toepassing van bidirectioneel laden;
- Integratie met zero-emissiezones en circulaire energiehub's;
- Herijking van concessies en verdienmodellen voor zware logistiek.

Voor elke fase formuleren we concrete doelstellingen zoals het aantal gerealiseerde laadpunten, het percentage slim-laden-voorbereide aansluitingen en de benutting van netcapaciteit. Deze worden jaarlijks gemonitord en tweejaarlijks herzien.

6.3 Wie doet wat

Onderstaande matrix verduidelijkt wie verantwoordelijk is voor beleid, uitvoering, financiering en monitoring per type laadinfrastructuur.

Type infrastructuur	Regio Midden-Holland	Gemeenten	Provincie/ Rijk	Markt	Netbeheerder
Publieke reguliere laadpunten	Regie & concessieondersteuning	Vergunning & locatiekeuze	Subsidies & landelijke kaders	Exploitatie	Aansluitcapaciteit
Semipublieke laadpunten	Stimuleren	Stimuleren & Faciliteren	Rijks- en EU-subsidies	Realisatie & beheer	Advies & aansluiting
Collectieve laadpleinen	Initiëren	Locatiekeuze & vergunning	Provinciale cofinanciering pMIEK	Exploitatie	Netinpassing, verzwarend
Heavy-duty laadpleinen	Regionale coördinatie	Faciliteren vergunning	Rijks- en EU-subsidies	Realisatie & exploitatie	Netinpassing

Deze matrix vormt de basis voor bestuurlijke afspraken en maakt duidelijk wie welke rol in de regio heeft.

6.4 Innovatie en versnelling

Om de noodzakelijke groei te realiseren en regelgeving te laten aansluiten, stimuleert de regio pilots en experimenteerruimte:

- Slim en bidirectioneel laden: nieuwe publieke laadpunten voorbereid op bidirectioneel laden.
- Dynamische contracten: samenwerking met energieleveranciers voor prijsprikkels die laden buiten piekuren aantrekkelijk maken.
- Regelgeving en experimenten: benutting van de Omgevingswet-experimenteerregeling om innovatieve laadconcepten sneller te testen.

De leerervaringen worden via het regionale platform gedeeld met gemeenten, ondernemers en bewoners.

6.5 Evaluatie en monitoring

Om de laadopgave effectief te kunnen monitoren, is betrouwbare data essentieel. Binnen Regio Midden-Holland werken we toe naar één centrale dataomgeving waarin actuele, uniforme en

gevalideerde gegevens over laadinfrastructuur worden verzameld. Deze omgeving vormt het fundament voor beleidskeuzes, concessiebeheer en evaluatie van resultaten.

Tweejaarlijks toetsen we de laadvisie aan ontwikkelingen om daarmee de laadvisie te actualiseren. Op die manier houden we grip op de transitie naar elektrisch rijden en verschuivingen die zich in de transitie kunnen voordoen.

Jaarlijkse evaluatiecyclus

De voortgang van realisatie en gebruik van laadinfrastructuur wordt jaarlijks gemonitord. Daarbij worden de volgende indicatoren gebruikt:

- aantal gerealiseerde laadpunten per type en gemeente;
- benuttingsgraad;
- wachttijd voor plaatsingsverzoeken;
- aansluiting op netcapaciteit.

De resultaten worden opgenomen in de voortgangsrapportage van de Regio Midden-Holland en zijn de basis voor regie en prioritering van inzet van de Regio.

6.6 Kosten en baten

Het uitgangspunt van de regionale en gemeentelijke rol is om de realisatie van laadinfrastructuur zoveel als mogelijk aan de markt te laten. Hierbij hoeft de gemeente niet te investeren in infrastructuur. Alleen in de organisatie of begeleiding van markt- en realisatieprocessen.

De onrendabele top waarvan in de komende jaren nog sprake is bij zware laadinfrastructuur (publiek en privaat), wordt primair gedekt door de beschikbare subsidieregelingen van het Rijk. Ook adviezen aan VvE's en ondernemers worden primair gesubsidieerd door het Rijk.

Voor aanvullende activiteiten om onze ambities voor laadinfrastructuur te realiseren hebben we de volgende middelen nodig:

- Uitbreiding van regionale ambtelijke inzet vanwege de uitgebreide scope en opgaaf, in de vorm van:
 - Een projectteam ter ondersteuning van private laadinfrastructuur op bedrijventerreinen;
 - Coördinatie van de realisatie en beheer van de publiek dekkend basis laadnetwerk;
 - Projectmanagement van de uitrol van snelladers, collectieve laadpleinen, heavy-duty laadpleinen en afstemming met aangrenzende domeinen.

Voor de uitvoering van de Laadvisie is de financiële dekking als volgt voorzien:

- De organisatorische kosten worden gedekt vanuit de NAL-gelden waar we in ieder geval tot en met 2026 over kunnen beschikken.
- Bijdrage door gemeente hierin worden gedekt vanuit de concessievergoeding voor publieke laadinfrastructuur

7 Bijlagen

7.1 Begrippenlijst

AFIR Alternative Fuels Infrastructure Regulation – Europese verordening met regels over laadpunten langs Europese wegen.

Bidirectioneel laden Laden én terugleveren van stroom via elektrische voertuigen aan bijvoorbeeld een gebouw of het net.

Capaciteitsbeperkend contract (CBC) Contract waarin een gebruiker afsprekt zijn stroomafname tijdelijk te beperken om congestie te voorkomen.

Charge Point Operator (CPO) Marktpartij die laadpalen beheert, exploiteert en onderhoudt.

Concessiemodel Overheidsmodel waarbij een marktpartij exclusief recht krijgt om voor een periode laadpalen te plaatsen en exploiteren.

Datagestuurd plaatsen Het plaatsen van laadpunten op basis van gebruiksdata (bijv. bezettingsgraad van bestaande palen).

Deelmobiliteit Een vorm van mobiliteit waarbij voertuigen gedeeld worden door meerdere gebruikers (bijv. deelauto's, deelfietsen).

Elektrische voertuigen (EV's) Voertuigen die geheel of gedeeltelijk elektrisch rijden, meestal batterij-elektrisch.

EPBD III / IV Europese regelgeving over de energieprestatie van gebouwen. EPBD IV is de nog striktere, aankomende versie.

Heavy-duty laadplein Laadlocatie voor zwaardere voertuigen zoals vrachtwagens, met hoge vermogens (>350 kW).

Laadplein Een locatie met meerdere laadpunten, geclusterd voor efficiënt ruimte- en netgebruik.

Ladder van laden Beleidsprincipe: eerst privaat laden, dan semi-publiek, daarna publiek.

Ladder van plaatsen Plaatsingsvolgorde: vraaggestuurd, datagestuurd, aanbodgestuurd.

NAL (Nationale Agenda Laadinfrastructuur) Landelijk kader en afspraken om tijdig voldoende laadinfrastructuur te realiseren.

Netbewust laden Aansturing van laadpalen afhankelijk van netbelasting (verminderen vermogen tijdens piekmomenten).

Netcongestie Overbelasting van het elektriciteitsnet, waardoor nieuwe aansluitingen moeilijker worden.

Semi-publieke laadvoorziening Laadpunt op private grond dat toegankelijk is voor publiek, zoals op parkeerterreinen van supermarkten.

Slim laden Laadtijd en -vermogen afstemmen op beschikbaarheid van duurzame energie en belasting van het net.

Snelladen Laden met een hoog vermogen (>50 kW), bedoeld voor snel bijladen onderweg of bij kort verblijf.

VPA (Verlengd Privaat Aansluitpunt) Laadpunt in openbare ruimte, aangesloten op private stroomvoorziening van een woning of bedrijf.

Witte vlekken-kaart Kaart die toont waar nog onvoldoende publieke laadpunten beschikbaar zijn.

7.2 Totstandkoming Laadvisie

Proces Verkeer & Vervoer

Het Ambtelijk Overleg Verkeer & Vervoer (AOVV) vervulde de voortrekkersrol bij het opstellen van de Regionale Laadvisie. Op 2 mei 2025 is het plan van aanpak opgesteld en besproken in de werkgroep Duurzame Mobiliteit. Voorafgaand aan het overleg van 22 mei 2025 vond een inhoudelijke afstemming plaats over de strategische uitgangspunten, waarna deze aan het AOVV zijn toegelicht en besproken.

Tijdens het overleg is het proces van regionale afstemming gedeeld en zijn de uitgangspunten verder aangescherpt. Op 25 juni 2025 werden deze voorgelegd aan het Bestuurlijk Overleg Verkeer & Vervoer (BOVV). Het BOVV vroeg om inzicht in de consequenties van temporiseren van het proces. Op 18 juli 2025 volgde hierover een memo met scenario's, waarop het BOVV unaniem koos voor een gematigd tempo (scenario 1).

De reacties vanuit andere beleidsdomeinen en bedrijfsleven zijn op 4 september 2025 besproken in de werkgroep Duurzame Mobiliteit. Op basis hiervan werd de projectplanning bijgesteld, waarbij ruimte ontstond voor meer bestuurlijke afstemming. Het aangepaste plan van aanpak is op 18 september 2025 opnieuw gedeeld met het AOVV. Op 10 oktober 2025 is de “tweede conceptversie breed gedeeld. De feedback hierop, alsmede verdieping uit werksessies “en petit comité” is verwerkt in de definitieve conceptversie.

Deze aanpak zorgde ervoor dat, ondanks beperkte capaciteit, de laadvisie tot stand kwam via een zorgvuldig proces van regionale afstemming, bestuurlijke betrokkenheid en inhoudelijke terugkoppeling.

Proces aanpalende domeinen

Vanwege de nauwe verbinding tussen laadinfrastructuur en andere beleidsvelden is in mei en juni 2025 het plan van aanpak gedeeld met de ambtelijke overleggen Duurzaamheid, Ruimte en Economie, Onderwijs & Arbeidsmarkt. Deze gremia werden gevraagd kennis te nemen van de beoogde visie en inhoudelijk te reageren.

Ter ondersteuning is op 19 juni 2025 een regionaal webinar georganiseerd, waarin deelnemers input konden leveren en suggesties konden doen voor afstemming. Op verzoek van het BOVV is vervolgens gezocht naar een verfijning van de integrale afstemming en temporisering van besluitvorming.

Tussen 26 september en 5 november 2025 zijn in petit comité aanvullende sessies gehouden met vertegenwoordigers van Ruimte, Economie en Duurzaamheid.

De adviezen van dit petit comité zijn integraal verwerkt in het concept van 31 oktober 2025 en vormden de basis voor de laatste inhoudelijke review. Op 10 november 2025 is de definitieve conceptversie gedeeld met het AOVV ter voorbereiding op regionale besluitvorming. Door deze integrale aanpak — waarin ruimte, energie, mobiliteit en economie in samenhang zijn beschouwd — is uitvoering gegeven aan de aanbeveling uit het procesverslag om beleidsmatige silo's te doorbreken en de laadvisie als breed gedragen integraal kader te positioneren.

De regionale vaststelling, oorspronkelijk gepland op 9 oktober, is op verzoek van het BOVV uitgesteld naar 11 december 2025, zodat alle partijen voldoende gelegenheid hadden om hun inbreng te verwerken.

Betrokkenheid bedrijfsleven

Gezien de grote impact van de transitie naar elektrisch vervoer op ondernemers en logistieke processen, is het regionale bedrijfsleven actief betrokken bij de totstandkoming van de laadvisie. Op 16 september 2025 vond een werksessie plaats in samenwerking met Midden-Holland Ondernemt.

Tijdens deze sessie gingen ondernemers in drie gestructureerde gespreksrondes in op de voorgestelde uitgangspunten van de visie. De reacties, verzameld via een interactieve postsessie, leverden waardevolle inzichten op over:

- de praktische haalbaarheid van publieke laadinfra;
- het belang van duidelijke communicatie over verantwoordelijkheden;
- en de economische kansen die elektrificatie biedt voor regionale bedrijvigheid.

De aanbevelingen uit deze bijeenkomst zijn verwerkt in de hoofdstukken over economische impact, marktwerking en uitvoering. Ze droegen bij aan de verbreding van de visie van een technisch plan naar een economisch en maatschappelijk gedragen strategie — een belangrijk verbeterpunt dat ook in het procesverslag is benoemd.