

Beleid laadinfrastructuur elektrische voertuigen

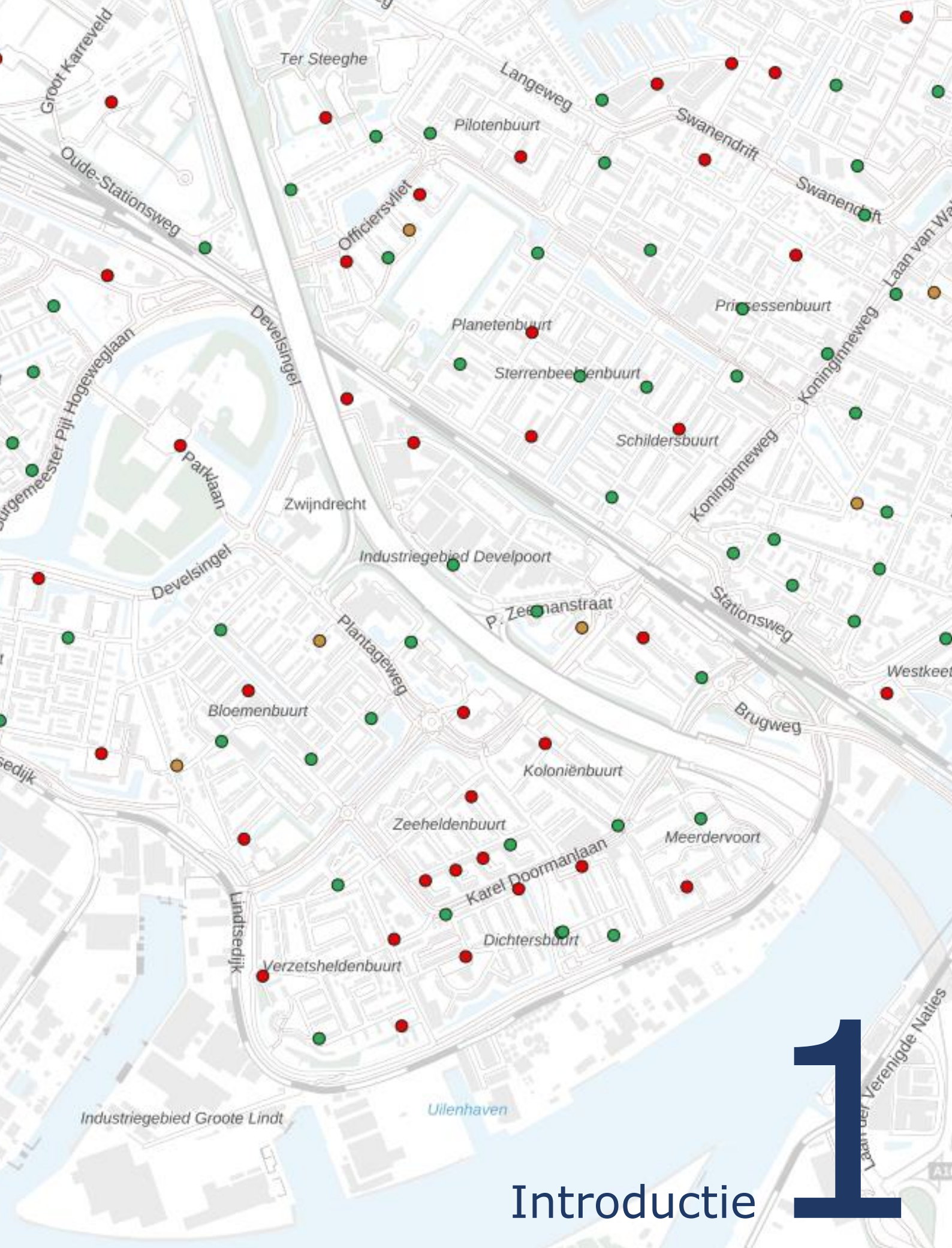
Gemeente Zwijndrecht

2023-2026



Inhoudsopgave

INLEIDING	1
VERWACHTE ONTWIKKELINGEN	3
VISIE OP LAADINFRASTRUCTUUR	11
UITWERKING BELEIDSKEUZES	15
BIJLAGE: BEGRIPPENLIJST.....	22



Introductie

1

Inleiding

De gemeente Zwijndrecht heeft de ambitie dat de gemeentelijke organisatie uiterlijk in 2030 geen broeikasgassen meer uitstoot en dat de gemeente Zwijndrecht in 2050 klimaatneutraal is. Duurzame mobiliteit speelt een belangrijke rol om deze ambitie te bereiken. De komende jaren zet de gemeente een belangrijke stap met de plaatsing van tientallen nieuwe publieke laadpalen per jaar in de openbare ruimte. Dit is echter nog maar het begin van een opeenvolging van ontwikkelingen waarmee mobiliteit in de gemeente Zwijndrecht richting 2050 duurzamer wordt. Het plaatsingsbeleid helpt de gemeente bij de verdere uitrol van laadinfrastructuur voor personenvervoer, doelgroepenvervoer en licht vrachtvervoer.

Aanleiding

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat in 2030 alle nieuw verkochte auto's emissievrij moeten zijn. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,8 miljoen laadpunten nodig voor personenauto's. Een grote opgave die impact heeft op de openbare ruimte en op het elektriciteitsnet. In het licht van het nationaal Klimaatakkoord roept Samenwerkingsregio RAL-Zuidwest¹ daarom de gemeente Zwijndrecht op om op korte termijn een visie en plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur vast te stellen.

Doel & scope

Dit document omvat de strategie voor de uitrol van laadinfrastructuur van de gemeente. Het beleid geeft invulling aan de contouren die in de visie worden geschetst. Het plaatsingsbeleid draagt bij aan een gecontroleerd verloop van deze mobiliteitstransitie op het gebied van personenvervoer, doelgroepenvervoer en licht vrachtvervoer. Voor deze gebruikersgroepen is op dit moment op veel plaatsen al een toenemende behoefte aan laadpunten en verwachten we een verdere toename. Voor andere

gebruikersgroepen, zoals busvervoer en zwaar vrachtvervoer, volgen we de ontwikkelingen en als nodig passen we onze visie en plaatsingsbeleid hierop aan.

Beleidsmatige context

Het plaatsingsbeleid gaat in op de beleidskeuzes die de gemeente Zwijndrecht maakt om de uitrol van laadinfrastructuur gecontroleerd te laten verlopen. Hierbij wordt zoveel mogelijk tegemoet gekomen aan verschillende belangen: zowel die van elektrisch rijders als die van niet-elektrisch rijders. Het plaatsingsbeleid vormt een aanvulling op – en in enkele gevallen invulling van – de volgende bestaande beleidskaders:

- Gemeentelijk Verkeer- & Vervoerplan gemeente Zwijndrecht (2021)
- Programma Duurzaamheid 2024 gemeente Zwijndrecht

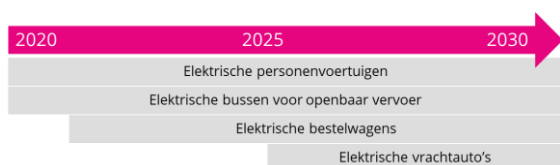
¹ RAL Zuidwest is de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur voor Zeeland en Zuid-Holland



Verwachte ontwikkelingen 2

Verwachte ontwikkelingen

We kennen verschillende gebruikersgroepen die (op termijn) overstappen naar elektrisch rijden, met elk hun eigen kenmerken en behoeftes aan laadinfrastructuur. Elektrisch personenvervoer en OV-busvervoer groeit de afgelopen jaren al erg snel en dit zal doorzetten. Hier komen op korte termijn de elektrische bestelvoertuigen bij. De komende jaren zal ook de groei van elektrische vrachtauto's zich aandienen.



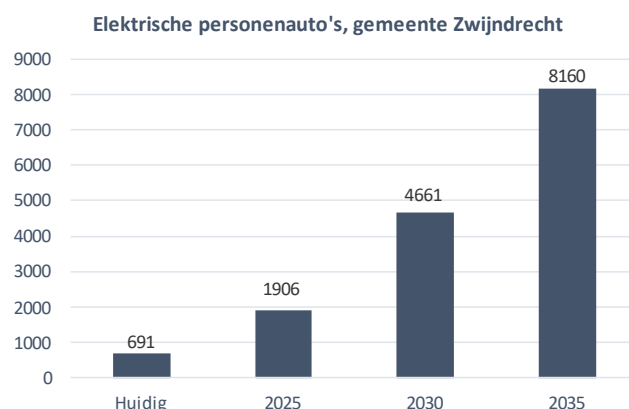
Prognoses per gebruikersgroep

Personenauto's

- **Inwoners:** De voornaamste laadoplossing voor bewoners met een eigen parkeerplaats is privaat laden op eigen terrein. Inwoners die elektrisch rijden en geen toegang hebben tot een privaat of semipubliek laadpunt, hebben de mogelijkheid om op te laden bij publieke laadpunten verspreid over de gemeente.
- **Forenzen:** De laadbehoefte van werkgerelateerd bezoek wordt waar mogelijk ingevuld met private en semipublieke laadpunten bij onder andere kantorencomplexen, instellingen en bedrijventerreinen. Daarnaast zijn snellaadpunten van belang als vangnet voor bezoekers die lange afstanden moeten rijden en tussen bezoek aan klanten kort de tijd hebben om te laden.
- **Bezoeker/toerisme:** Hieronder valt bezoek aan vrienden en familie maar ook bezoek aan toeristische locaties en het centrum. De eerste groep maakt voornamelijk gebruik van publieke laadpunten in woonwijken. De laadbehoefte van bezoekers aan toeristische locaties en het centrumgebied wordt waar mogelijk ingevuld

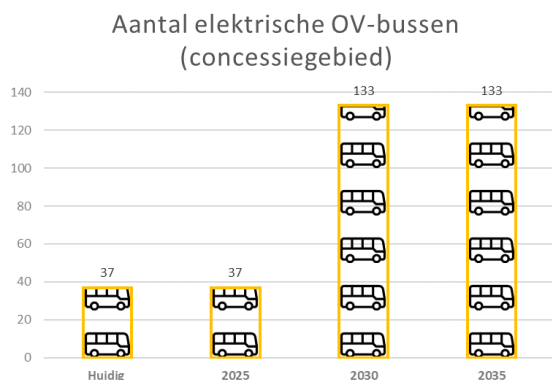
door private en semipublieke laadpunten bij de betreffende toeristische locatie. Snellaadpunten vormen een belangrijk vangnet voor bezoekers die lange ritten maken. Taxi's: De nationale doelstelling is dat taxivervoer voor 2030 emissievrij (batterij- of waterstof-elektrisch) is. Taxi's laden zoveel als mogelijk bij de remise, al dan niet via snelladen (DC-laden).

- **Doelgroepenvervoer:** De nationale doelstelling is dat het doelgroepenvervoer voor 2030 emissievrij (batterij- of waterstof-elektrisch) is. De voertuigen voor doelgroepenvervoer laden 's nachts in de remise en voor een deel worden ze thuis geladen, op de eigen oprit of in de publieke ruimte. Daarnaast zijn er mogelijk snelladers nodig op strategische locaties, om bij te laden wanneer de actieradius niet voldoende is voor de geplande ritten.



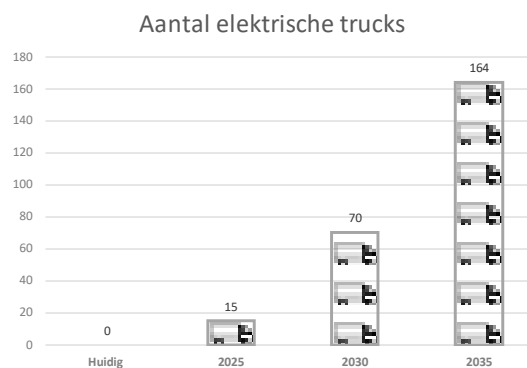
Figuur 1 Prognose aantal elektrische personenauto's in gemeente Zwijndrecht, incl. hybride (bron: RVO en Klimaatmonitor)

- Bussen voor openbaar vervoer: Het regionaal busvervoer moet in de Provincie Zuid-Holland in 2030 geheel emissievrij zijn. Dit geldt dus ook voor het concessiegebied Drechtsteden-Molenlanden-Gorinchem waar Zwijndrecht onderdeel van uitmaakt.



Figuur 2 Prognose aantal elektrische OV-bussen binnen het concessiegebied (bron: RVO en Qbuzz)

- Vrachtauto's: Steeds meer bedrijven stappen over op elektrische voertuigen voor goederenvervoer. De ontwikkeling van zero-emissiezones versnelt deze overstap. Ook financieel wordt het steeds aantrekkelijker om de overstap te maken. De aanschafprijs is weliswaar nog hoger maar de operationele kosten van een elektrische bestelwagen zijn lager, waardoor de total cost of ownership (TCO) in sommige gevallen al voordeliger uitvalt voor elektrisch. De verwachting is dat van de bestelwagens ongeveer de helft gaat laden bij het bedrijf, via private laadinfrastructuur. De andere helft gaat thuis laden, op de eigen oprit of in de openbare ruimte. Bestelwagens kunnen dezelfde laadinfrastructuur gebruiken als personenauto's, maar gebruiken deze veel intensiever.

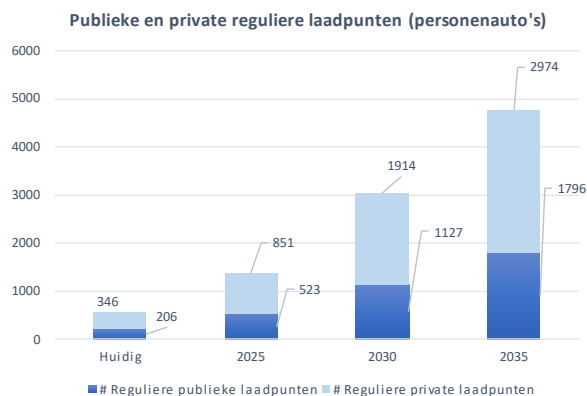


Figuur 3 Prognose aantal elektrische trucks binnen in gemeente Zwijndrecht (bron: RVO en Klimaatmonitor)

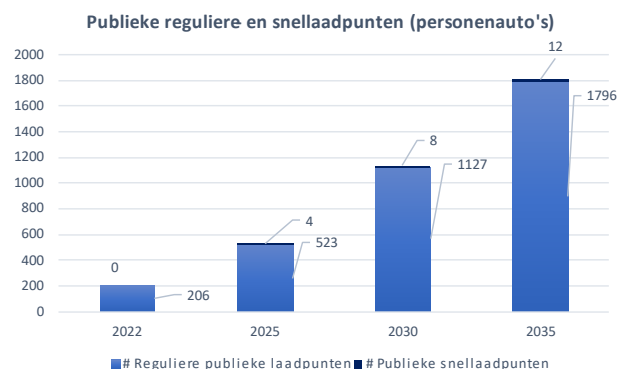
- Mobiele werktuigen: Dit betreft bouwmaterieel zoals graafmachines, laadschoppen en hijskranen. Op dit moment is er voor deze gebruikersgroep geen noodzaak tot openbare laadinfrastructuur.
- Vaartuigen: Dit kan gaan om zowel beroeps- als pleziervaart. Op dit moment is er voor deze gebruikersgroep (nog) geen behoefte aan laadinfrastructuur bekend bij de gemeente.
- Gehandicapten voertuigen: Het gaat hier om voertuigen die via een bestuurders of passagiersgehandicaptenkaart aangewezen zijn.

Prognoses per type laadinfrastructuur

Prognoses geven inzicht in het aantal benodigde reguliere (semi-)publieke, reguliere private laadpunten en snellaadpunten, voor de periodes 2025, 2030 en 2035. Het doel is niet om het aantal verwachte laadpunten te realiseren, maar om te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit en om de ontwikkeling van elektrisch vervoer niet te beperken.



Figuur 4 Prognose aantal reguliere laadpunten in gemeente Zwijndrecht, publiek en privaat (bron: RVO en Klimaatmonitor)



Figuur 5 Prognose aantal (semi-)publieke (snellaad)punten in gemeente Zwijndrecht (bron: RVO en Klimaatmonitor)

Momenteel zijn er ongeveer 550 reguliere laadpunten in de gemeente Zwijndrecht. Van het totaal aantal laadpunten staan momenteel 250 laadpunten (≈ 125 laadpalen) in de (semi-)openbare ruimte. Om in 2026 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's, doelgroepenvervoer en licht vrachtvervoer te voorzien zijn in totaal ongeveer 1374 laadpunten nodig. 851 van deze laadpunten zullen op eigen terrein van inwoners en bedrijven gerealiseerd worden. In totaal zullen ruim 523 laadpunten (= 262 laadpalen met ieder twee laadpunten) in de openbare ruimte gerealiseerd worden. Deze laadpunten moeten voorzien in de laadbehoefte in de gemeente van onder andere de 1906 elektrische personenauto's die naar verwachting in 2026 in Zwijndrecht geregistreerd zijn.

Realisatie van openbare laadpunten

Laadpaalexploitanten zijn verantwoordelijk voor het realiseren, beheren en onderhouden van openbare laadpunten op initiatief van de gemeente.

Verwachte ontwikkelingen:

- Door de snelle groei van het aantal elektrische auto's is forse uitbreiding van de publieke laadnetwerken nodig. Nu kan er door EV-gebruikers nog relatief veel op eigen terrein worden opgeladen. Met het toenemen van het aandeel aan elektrische voertuigen in het verkeer, zullen er ook meer EV-rijders bijkomen die niet de mogelijkheid hebben om op eigen terrein te kunnen laden en hiermee afhankelijk zijn van publieke laadinfrastructuur. Deze aanvullende versnelling maakt dat de uitvoeringstijd voor het plaatsen onder druk komt te staan: de doorlooptijd wordt langer.
- De groei van de batterijcapaciteit maakt dat elektrische auto's meer kWh gaan laden per laadsessie (en dus langer), maar minder vaak gaan laden. Mede daardoor verloopt laden steeds efficiënter.
- Mede door de inzet van 'slim laden' (d.w.z. laden op het meest optimale moment) wordt transport schaarste op het lokale elektriciteitsnet voorkomen. Meer over slim laden is te lezen in de gelijknamige paragraaf hieronder

Overige verwachte ontwikkelingen:

- Bedrijven en ondernemers faciliteren steeds vaker het laden van elektrische personenauto's. Bij grote aantallen laadpunten is de capaciteit van een bestaande net-aansluiting mogelijk niet voldoende. Inpassing is mogelijk door gebruik van slimme laadoplossingen (local load balancing en bi-directioneel laden) en/of een verzwaring van de netaansluiting.
- Vervoerders/verladers laden veelal met eigen laadvoorzieningen op plaats van herkomst of bestemming.
- Laden in Garages: Het laden van elektrische voertuigen ligt maatschappelijk onder een vergrootglas. Volgens de ANWB zijn de elektrische voertuigen minstens net zo brandveilig als brandstofauto's. De brandweer heeft een aantal praktische maatregelen op haar site gezet met betrekking tot het laden in een parkeergarage, zoals bijvoorbeeld het positioneren van laadpalen dicht bij in- en uitritten en zo veel mogelijk op straatniveau.

Realisatie van snellaadpunten

De realisatie van snellaadpunten vindt vaak plaats op basis van initiatief van een exploitant of marktpartij. Zij komen met locatievoorstellen naar een gemeente en vragen de benodigde ontheffingen en vergunningen aan. Nieuwe snellaadlocaties vragen hoge investeringen en kennen lange doorlooptijden vanwege de benodigde netaansluiting. De gemeente Zwijndrecht neemt hierin geen actieve rol. Daar waar gestuurd kan worden op een locatie dient mede daarom rekening te worden gehouden met bestaande energie-infrastructuur. Dit voorkomt onnodige maatschappelijke kosten voor netverzwaring. Afstemming hierover met de netbeheerder kan in een vroege fase, voordat realisatie wordt gestart.

Verwachte ontwikkelingen:

- Snellaadlocaties zijn vooral aantrekkelijk voor veelrijders, zoals taxi's, doelgroepenvervoer en bestelbussen in de bouwlogistiek en installatiebranche.
- Snellaadpunten met een beperkt vermogen (50 tot 125 kW) worden aantrekkelijk bij semipublieke locaties zoals winkelcentra, woonboulevard en sportscholen.
- Snellaadpunten met een hoog vermogen (> 125 kW) worden bij bestaande tankstationhouders en nieuwe exploitanten steeds meer gezien als alternatief voor bestemmingsladen.

Snelladen is duurder dan regulier laden. Snelladers zijn daarom vooral gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte en men bereid is daar meer voor te betalen.

Realisatie van opportuniteitsladers voor busvervoer

In Hendrik-Ido-Ambacht is een oplaadmogelijkheid voor elektrische bussen voor de dienstregeling Sandelingen-Ambacht. Dit was onderdeel van de concessie Drechtsteden-Molenlanden-Gorinchem. Het opladen op de busremise vindt plaats op een afgesloten terrein onder de Dordtse brug. De huidige concessie eindigt eind 2026. Zuid-Holland wil uiterlijk in 2030 met 100% ZE-bussen rijden. De verantwoordelijkheid voor laadinfrastructuur voor OV-bussen is in de huidige concessie belegd bij de vervoerder. De verwachting is dat dit zo zal blijven in toekomstige concessies. Vervoerders realiseren in samenwerking met exploitanten, netbeheerders en gemeenten laadpunten.

Het realiseren van depotladers op een bestaande netaansluiting vraagt een significant hoger aansluitvermogen. Het realiseren van opportunity chargers (snellaadpunten voor OV-bussen) vraagt vrijwel altijd een nieuwe netaansluiting in de openbare ruimte. Dit kent hoge kosten en lange doorlooptijden, ook de werkzaamheden kunnen ingrijpend zijn vanwege de volle ondergrond en bestaande infrastructuur en bebouwing.

Verwachte ontwikkelingen:

- Met de toenemende accu-capaciteit is de verwachting dat er vooral 's nacht bij depots geladen zal worden. Alleen op locaties waar meerdere lijnen samenkomen (zoals stations) wordt opportunity charging ingezet, omdat daar gebruik door meerdere lijnen mogelijk is.
- De uitdaging in de komende periode ligt met name in het regionale streekvervoer, waar de afstanden groter zijn en nog beperkt laadvoorzieningen zijn gerealiseerd.
- Met het ontstaan van mobiliteits-hubs komen nieuwe locaties waar clustering van laadinfrastructuur voor diverse gebruikers en doelgroepen mogelijk is.

Realisatie van laders voor (inter)nationaal vrachtvervoer

Vervoerders en verladers die pilots starten met elektrische trucks nemen naar verwachting zelf initiatief voor realisatie van deze locaties. Zij maken afspraken met fabrikanten en/of exploitanten voor de realisatie van deze laadpunten. Op nationaal niveau zal er op termijn – wanneer de groei van e-trucks inzet – initiatief vanuit (markt)partijen komen voor de realisatie van laadinfrastructuur op rust- of verzorgingsplaatsen langs snelwegen (zoals de A16) en langs (inter)nationale corridors.

Verwachte ontwikkelingen:

- In pilotverband doen verladers en vervoerders eerste ervaringen op. Hierdoor kunnen gemeenten te maken krijgen met verzoeken voor laadinfrastructuur.
- De grootschalige elektrificatie van nationale en internationale logistieke stromen wordt niet op korte termijn verwacht. De introductie van zwaardere elektrische voertuigen krijgt naar verwachting een vlucht met de introductie van zero-emissiezones. Mede daarom is het benodigde aantal laadpunten voor (inter)nationaal vrachtvervoer naar verwachting tot 2026 nog beperkt.
- Naar verwachting organiseert een groot deel van (inter)nationaal logistiek laadinfrastructuur buiten de openbare ruimte. In beperkte mate kan laadinfrastructuur nodig zijn bijvoorbeeld aan randen van stadscentra in de vorm van laadpunten met een vermogen van meer dan 22 kW per laadpunt.

Slim laden

Slim laden is een brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Een laadsessie kan bijvoorbeeld sneller of langzamer verlopen. Minimaal betekent slim laden dat het

opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt qua kosten, duurzaamheid of belasting van het elektriciteitsnet.

Een ander aspect van slim laden is bi-directioneel laden. Bij bi-directioneel laden kan het elektrische voertuig stroom terug leveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Hiermee kunnen pieken en dalen in het energieverbruik worden gebalanceerd. Bi-directioneel laden staat nog in de kinderschoenen, maar binnen de Proeftuin Slimme Laadpleinen wordt de techniek al volop getest.

Energietransitie

De energietransitie heeft grote impact op het elektriciteitsnetwerk. Duurzame bronnen als zon en wind geven piekmomenten in het aanbod, terwijl bijvoorbeeld aardgasvrije wijken voor een grotere vraag zorgen. Binnen dit complexe plaatje neemt het groeiende aantal elektrische voertuigen ook een plek in.

Als door al deze veranderingen netproblemen ontstaan, kan dat tot hoge maatschappelijke kosten leiden, de uitrol van laadinfrastructuur sterk vertragen en een risico betekenen voor het halen van onze ambities in laadinfrastructuur en voor de brede energietransitie. De netbeheerders staan voor de uitdaging ervoor te zorgen dat het net deze verandering aankan. Het is daarom onze verantwoordelijkheid om tijdig, op basis van prognoses, aan te geven welke laadinfrastructuur gewenst is voor de komende jaren. De netbeheerder kan vervolgens inzicht geven over de haalbaarheid en eventueel maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het net is.

Deze informatie nemen we ook mee in de Regionale Energiestrategie (RES) en de netimpactberekening die in dat kader periodiek wordt uitgevoerd.

Ons uitgangspunt is dat de stroom op publieke laadinfrastructuur groen is. De laadpunten in de publieke ruimte zijn tevens geschikt voor slim laden, wat de piekvraag vermindert.

Waterstof

Naast elektrische voertuigen zet zowel Nederland als Europa in op waterstof als energiedrager en 'brandstof' voor met name zware emissievrije voertuigen. De ontwikkeling van waterstof is nog niet zo ver als batterij-elektrisch. Het aanbod vulpunten, betaalbare voertuigen en groene waterstof is nog heel beperkt en erg duur. De gemeente Zwijndrecht volgt deze ontwikkelingen op afstand, mede via de regionale innovatietafel waterstof.



Visie op laadinfrastructuur

3

Visie op laadinfrastructuur

De gemeente Zwijndrecht spreekt de ambitie uit om de verduurzaming van mobiliteit – en daarmee de opkomst van elektrische voertuigen – in haar gemeente te stimuleren. De gemeente kiest ervoor om de regie in handen te nemen en haar inwoners en ondernemers proactief te betrekken in deze mobiliteitstransitie. Met algemene uitgangspunten en specifieke uitgangspunten voor openbare laadpalen en voor laadpunten bij woningbouw en utiliteitsbouw schetst de gemeente Zwijndrecht de contouren van het beleid dat nodig is om deze mobiliteitstransitie gecontroleerd te laten verlopen.

Uitgangspunten voor de proactieve plaatsing van laadinfrastructuur

Deze visie biedt de komende jaren houvast bij de realisatie van laadinfrastructuur. Om te zorgen dat laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch vervoer werken we aan een dekkend, toegankelijk, betaalbaar veilig en stimulerend netwerk van laadinfrastructuur:

- Dekkend: We willen dat EV-rijders nooit lang hoeven te zoeken naar een laadpaal.
- Toegankelijk: Laadpunten moeten voor iedereen eenvoudig te gebruiken zijn. Daarom streven we ernaar dat de werkwijze en het gebruik van de laadinfrastructuur zoveel mogelijk is gestandaardiseerd.
- Kosten: We gaan in gesprek met de aanbieders over de kosten van het laden.
- Veilig: Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke, digitale en sociale veiligheid.
- Stimulerend: Inwoners worden door de plaatsing, zichtbaarheid en toegankelijkheid uitgedaagd om elektrisch te gaan rijden.

We kunnen deze doelen alleen behalen in samenwerking met de netbeheerder en uitvoerende marktpartijen, maar houden zelf de regie. Om deze reden wordt de voorkeur uitgesproken om met maximaal 3 CPO's tegelijkertijd samen te werken om laadinfrastructuur te realiseren in de gemeente.

Algemene uitgangspunten:

- Focus op meest urgente opgave: Zero emissie mobiliteit kan worden gerealiseerd door de elektrificatie van voertuigen alsook door het gebruik van waterstof als brandstof of als batterijopslag. De CO2-reductie voor mobiliteit moet op zeer korte termijn worden gerealiseerd. Op dit moment leent alleen de elektrificatie van voertuigen zich voor de benodigde opschaling van zero emissie mobiliteit vóór 2030. Bovendien is de markt voor elektrische voertuigen verder gevorderd dan de markt voor waterstof voertuigen. Deze visie omvat daarom enkel de opkomst van elektrische voertuigen. In Dordrecht en Rotterdam zijn al zones voor Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) gepland.
- Ladder van Laden: Bij de uitrol van laadinfrastructuur wordt de Ladder van Laden aangehouden:
 1. Indien mogelijk wordt laadinfrastructuur gerealiseerd op privaat terrein.
 2. Als dit niet mogelijk is wordt gezocht naar locaties op privaat terrein dat publiek toegankelijk is (semipubliek).
 3. De laatste optie is het realiseren van laadinfrastructuur in de openbare ruimte (publiek).

Verlengd private aansluitingen (VPA) worden niet gefaciliteerd, omdat deze niet als volwaardige openbare laadpunten kunnen worden ingezet. Dit laden vanuit een woning naar een openbare parkeerplaats met een kabel over of onder de stoep is ongewenst en is juridisch zeer complex. Ervaringen in andere gemeenten leren dat het toestaan van VPA's leidt tot het claimen van openbare parkeerplaatsen door bewoners die een kabel willen aansluiten, waarmee publieke parkeervoorzieningen worden onttrokken voor privégebruik. Dit levert onwenselijke discussies tussen burgers op.

- Multimodaal gebruik: Laadinfrastructuur wordt bij voorkeur gebruikt door verschillende berijders (bijv. inwoners, forenzen en bezoekers/toerisme) met diverse modaliteiten (bijv. personenvoertuigen en bedrijfsvoertuigen binnen de normen van de Algemene Plaatselijke Verordening). In sommige gevallen vergen verschillende modaliteiten andere vormen van laden.
- Proactieve uitrol: De precieze hoeveelheid benodigde laadpunten laat zich moeilijk voorspellen. Door laadinfrastructuur proactief te plaatsen op basis van prognoses wordt gestuurd op laadzekerheid. Prognoses worden gebruikt als indicatie maar niet als exacte streefgetallen. De gemeente heeft als doel om laadpalen proactief te plaatsen bij winkelcentra, sportparken en utilitaire voorzieningen.
- Participatie van inwoners en ondernemers: De gemeente hecht er waarde aan dat inwoners en ondernemers actief betrokken zijn bij de uitrol van laadinfrastructuur in de gemeente. De gemeente zorgt voor heldere communicatie met en participatie van inwoners en ondernemers.

Specifieke uitgangspunten openbare laadpalen:

- Laadlocatie: Openbare laadpalen worden allereerst geplaatst bij bestaande parkeerclusters (bijv. pleinen, reeks parkeerhavens, etc.) en bij gemeentelijk voorzieningen waarbij de combinatie wordt gezocht met forenzen en bezoekers/toerisme.
- Gedeeld gebruik van openbare laadpalen door inwoners, forenzen en bezoekers/toerisme wordt gestimuleerd. Daarvoor wordt gericht op laadlocaties nabij semipublieke ruimtes, bedrijven (specifiek bedrijven die dicht tegen woonwijken aanliggen), woningcorporaties (parkeerplaatsen en nog ongebruikt grondeigendom) en rondom het winkelgebied (t.b.v. klandizie).
- Parkeerdruk: Is er sprake van een hoge parkeerdruk binnen een deelgebied, dan wordt er gezocht naar mogelijkheden om laadpalen net buiten dit gebied te plaatsen om de parkeerdruk niet verder te verhogen.
- Uitrol: Openbare laadpalen worden naar laadbehoefte verdeeld over de gemeente. Op basis van wijkprognoses voor publieke laadpalen (waarin rekening wordt gehouden met o.a. woningtype, autobezit en inkomensklasse) wordt met behulp van de Ladder van Laden gekeken of en wanneer het nodig is om een openbare laadpaal te plaatsen. Vervuiling van het straatbeeld, claimedrag van berijders en verdrukking van overige plaatselijke belangen wordt zoveel mogelijk voorkomen door de volgende uitgangspunten te hanteren:
 - I. Bij de uitrol wordt ingezet op locaties waar in de toekomst laadpalen bijgeplaatst kunnen worden en op centraal gelegen locaties in de kernen en wijken.

- II. Openbare laadpalen worden waar mogelijk niet rechtstreeks voor de deur geplaatst ter voorkoming van claimedrag en verdrukking van overige plaatselijke belangen.
- III. Voor de uitrol van snelladers wordt in regionaal verband gewerkt aan een plan van aanpak en een uitrolstrategie. Deze staat los van de uitrol van reguliere palen.

Specifieke verplichtingen laadpunten bij woningbouw en utiliteitsbouw:

- Europese Richtlijn Energieprestatie van Gebouwen (EPBD III): Sinds maart 2020 geldt een aantal verplichtingen voor het aanleggen van laadinfrastructuur bij woningbouw en utiliteitsbouw. De EPBD III is hierin actueler dan de normen van het CROW, waarvan de publicaties stammen uit 2016. De verplichting van de EPBD III is nu reeds opgenomen in het Bouwbesluit, maar wordt in het kader van de Omgevingswet onderdeel van het Besluit bouwwerken leefomgeving. De interne organisatie en projectontwikkelaars worden onder andere via de gemeentelijke website voorzien van informatie² over deze verplichtingen:

- I. Woningbouw met meer dan tien parkeervakken: Bij woongebouwen met meer dan tien parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor de aanleg van laadpunten. Dit geldt voor nieuwe woongebouwen en voor bestaande

woongebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.

- II. Utiliteitsbouw met meer dan tien parkeervakken: Bij utiliteitsgebouwen met meer dan tien parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal één laadpunt voor de hele parkeergelegenheid worden aangelegd. Ook moet er leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor één op de vijf parkeervakken. Dit geldt voor nieuwe utiliteitsgebouwen en voor bestaande utiliteitsgebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.
- III. Utiliteitsbouw met meer dan twintig parkeervakken. Bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan twintig parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2025 minimaal één laadpunt zijn aangelegd. De gebouweigenaar kan, naar gelang de lokale behoefte en lokale markt, zelf bepalen hoeveel oplaadpunten hij in totaal realiseert.
- Bedrijven(terreinen): Ondernemers worden gestimuleerd om na te denken over het plaatsen van openbare laadpalen nabij bedrijven(terreinen) als ook het plaatsen van laadpunten in eigen beheer van bedrijven(terreinen) zelf. Het heeft in beide situaties de voorkeur om gedeeld gebruik van laadpunten door inwoners, forenzen en bezoekers/toerisme te stimuleren door de laadpunten bereikbaar te maken voor deze verschillende doelgroepen.

² <https://www.rvo.nl/onderwerpen/wetten-regels/laadinfrastructuur-elektrisch-vervoer>



Uitwerking beleidskeuzes

4

Uitwerking beleidskeuzes

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten uit het vorige hoofdstuk (visie op laadinfrastructuur) verder uitgewerkt. Ten behoeve van uniformiteit van het gemeentelijk beleid laadinfrastructuur in de interregionale context is in de totstandkoming oog geweest voor de uitgangspunten die zijn vastgesteld door de Samenwerkingsregio Zuidwest (provincies Zuid-Holland en Zeeland) en door het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur.

Uitrol openbare laadpalen:

Visie: Focus op meest urgente opgave

De gemeente houdt rekening met de opkomst van elektrische voertuigen en pakt een actieve rol bij de proactieve uitrol van reguliere laadpunten in de openbare ruimte.

- Voor EV-rijders die geen mogelijkheid hebben om op privaat terrein te voldoen aan hun laadbehoefte, organiseren we laadvoorzieningen in de openbare ruimte, binnen een loopafstand van maximaal 200 meter in vogelvlucht en 300 meter in reële loopafstand. Deze laadpunten met een vermogen tot 22 kW plaatsen we als losse palen.
- De plaatsing, het beheer, het onderhoud en de exploitatie van laadpalen is in handen van een of meerdere laadpaalexploitanten / charge point operators (CPO's). Om de regie te kunnen bewaren zal er maximaal met 3 CPO's tegelijkertijd een contract worden afgesloten.
- We zijn als juridisch eigenaar en beheerder van de openbare ruimte altijd betrokken bij het plaatsen van openbare laadpunten.
- De laadpaalexploitant exploiteert de laadpalen gedurende een periode van 10 jaar na plaatsing. We nemen tijdig een beslissing over de exploitatie van

de laadpalen na afloop van deze periode.

Gebruik van openbare laadpalen:

Visie: Multimodaal gebruik

Laadinfrastructuur wordt bij voorkeur gebruikt door verschillende berijders met diverse modaliteiten. Waarbij gedeeld gebruik van openbare laadpalen door inwoners, forenzen en bezoekers/toerisme wordt gestimuleerd.

- Een gebruiker van openbare laadpalen is een bedrijf, particulier of organisatie dat/die gevestigd, woonachtig of werkzaam is in de gemeente of (toeristisch) bezoeker is van de gemeente. Deze gebruiker beschikt over een (deels) elektrisch motorvoertuig door middel van eigendom of een (meerjarige) leaseconstructie.
- Een deel van de persoons- en bestelbussen heeft meer parkeerruimte nodig dan reguliere personenvoertuigen. We proberen hier bij locatiekeuze en de inrichting van laadlocaties (zoals laadpleinen) rekening mee houden door bijvoorbeeld laadpalen te plaatsen bij bredere parkeerplekken en aan de randen van een cluster.
- Indien mogelijk worden aan de randen van centra en recreatieve voorzieningen (indien publiek) extra laadpunten gerealiseerd voor zowel bewoners als bezoekers.

Plaatsingsstrategie voor openbare laadpalen:

Visie: Proactieve uitrol

1. Laadinfrastructuur wordt proactief uitgerold op basis van buurtprognoses van laadbehoefte in de gemeente (plankaart) en op basis van resultaten van uitgevoerde burgerparticipatie.
 2. Wanneer 'op basis van gebruiksdata' blijkt dat een laadpaal intensief gebruikt wordt, plaatsen we in de omgeving een paal bij (data gedreven).
 3. Daar waar de uitrol van laadinfrastructuur achter loopt op de lokale laadbehoefte is het voor inwoners en ondernemers om een openbare laadpaal aan te vragen. De gemeente toetst vervolgens de locatie en koppelt terug aan een van de CPO's waarmee de gemeente samenwerkt.
- We gebruiken verschillende databronnen om de behoefte aan laadpunten te voorspellen. Op basis daarvan gaan we laadpunten voor-de-vraag-uit plaatsen. Dit verkort de doorlooptijd, zodat bewoners en forenzen niet onnodig lang op laadmogelijkheden hoeven te wachten. Ook maakt dit de uitrol beter planbaar voor de CPO en de netbeheerder. Welke locaties geschikt zijn voor laadpalen, leggen we vast in een plankaart. Dit geeft zowel onze organisatie als de netbeheerder houvast en versnelt het proces rond plaatsing. De prognoses per buurt van ElaadNL gebruiken we als uitgangspunt. Ook de output van de uitgevoerde burgerparticipatie wordt meegenomen in de locatiebepaling van proactieve laadpalen.
 - We kiezen daarnaast voor vraag gestuurde plaatsing, waarbij bewoners en forenzen een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt ('laadpaal volgt auto'). Bij beoordeling zal eerst op de bestaande plankaart gekeken worden naar een beschikbare

locatie binnen 200 meter loopafstand in vogelvlucht of 300 meter in reële loopafstand. Als deze er niet is, wordt binnen deze loopafstand een nieuwe locatie gezocht. De aanvraag bevat in ieder geval de naam en adresgegevens van de gebruiker(s) en een eigendomsbewijs van de elektrische auto('s). We verwachten dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen en monitoren of dit problemen oplevert voor bezoekers.

- Ter plaatse van beschermde stads- of dorpsgezichten en monumentale panden proberen we de plaatsing van publieke laadinfrastructuur te beperken, of in te passen in niet-monumentale gedeelten van de beschermde gezichten.
- We kiezen ervoor om op een proactieve manier laadinfrastructuur te plaatsen bij sportverenigingen, winkelcentra en utilitaire voorzieningen. Hierbij maken we geen gebruik van prognoses, maar nemen we een actieve houding in.
- Voor grotere ontwikkelingen op het gebied van snelladen (zoals snellaadstations) volgen we zoveel als mogelijk een regionale aanpak (provincie en NAL-regio) en nemen we geen actieve houding in.

Participatie bij openbare laadpalen:

Visie: Participatie van inwoners en ondernemers

De gemeente hecht er waarde aan dat inwoners en ondernemers actief betrokken zijn bij de uitrol van laadinfrastructuur in de gemeente.

- Inwoners informeren en raadplegen we bij de uitrol realisatie van openbare laadpunten. We hebben reacties opgehaald bij inwoners ten aanzien van de voorgestelde laadlocatie(s) door middel van een enquête waar plankarten online beoordeeld kunnen worden.
- Nadat we de locatie voor het laadpunt hebben bepaald, nemen we een verkeersbesluit dat wordt gepubliceerd in het gemeenteblad. Inwoners kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit, waarna we de locatie mogelijk heroverwegen.
- Het type gebruiker is bepalend voor de locatie van de paal:
 - I. Bewoners: centraal in de wijk.
 - II. Bezoekers / forenzen: zichtlocatie.

Realisatiecriteria voor openbare laadpalen:

Visie: Laadlocatie

Volgens de ladder van laden hanteren we het uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Voor EV-rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben, organiseert de gemeente laadvoorzieningen in de publieke ruimte.

Visie: Parkeerdruk en straatbeeld

Is er sprake van parkeerdruk op betreffende cluster of (woon)straat, dan worden laadpalen geplaatst daar waar de parkeerdruk relatief gezien het laagst is. Vervuiling van het straatbeeld, claimgedrag van berijders (bijv. 'laadpaalkleven': elektrische auto bezet laadpaal zonder actief te laden) en verdrukking van overige plaatselijke belangen worden zoveel mogelijk voorkomen.

- Grondeigenaar: de ondergrond is in eigendom van de gemeente.
- Veiligheid: de laadkabel mag niet over het trottoir liggen.
- Elektriciteitsnet: laadpalen worden waar mogelijk binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet 400V) gerealiseerd. Dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn. Daarnaast wordt er rekening gehouden met voldoende ruimte voor de realisatie van ondersteunende hardware bij grotere aansluitingen zoals de trafo en omvormers.
- Bestaand parkeervak: laadpalen worden waar mogelijk gerealiseerd bij bestaande parkeerplaatsen. De oplaadpaal wordt op de raaklijn met de aangrenzende parkeervak(ken) geplaatst

- zodat eenvoudig twee (of meer) elektrische auto's tegelijk kunnen laden.
- Herinrichting: daar waar reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen binnen de komende vier jaar plaatsvinden zullen we, indien mogelijk, de plaatsing van de laadpaal meenemen in de herinrichting.
 - Buiten de openbare ruimte: plaatsing van laadpalen vindt bij voorkeur op publiek toegankelijke locaties buiten de openbare ruimte plaats, zoals publieke parkeergarages. In de gemeentelijke parkeergarage streeft de gemeente ernaar dat minimaal 5% van de parkeerplaatsen in 2026 is voorzien van een laadpunt. In 2030 wil de gemeente 10% van de parkeerplaatsen voorzien hebben van een laadpunt.
 - Belemmering en struikelgevaar voorkomen: de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd. Conform CROW-richtlijnen moet de minimale doorgang van het trottoir na plaatsing van laadpunt en bebording minimaal 90 cm bedragen. Bij haaks en langs parkeren achter de trottoirband is afstand tussen laadpaal en trottoirband minimaal 60 cm. Ook niet plaatsen op de smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad. Plaatsing van laadpunt en bebording gaat altijd vooraf aan definitieve afstemming met de gemeente.
 - Smalle trottoir worden vermeden (minimaal 120 cm) tenzij er een trottoir aan de overkant beschikbaar is.
 - Aanrijdbeveiliging: bij zowel haaks als langs parkeren voor of zonder trottoirband dient de laadpaal zodanig geplaatst te worden dat er zoveel mogelijk ruimte voor de elektrische auto beschikbaar blijft om te kunnen parkeren. Bij deze situaties dienen er door de CPO maatregelen getroffen te worden, bijvoorbeeld een aanrijdbeveiliging.
 - Bereikbaarheid: laadpaal en bebording worden niet hinderlijk dichtbij straatmeubilair, afvalcontainers en bomen geplaatst. Ofwel componenten van de laadpaal dienen altijd bereikbaar te zijn:
 - I. Het serviceluik incl. cilinderslot;
 - II. De RFID reader;
 - III. De sockets.
 - Monumenten: plaatsing voor monumenten wordt zoveel mogelijk vermeden, maar kan mogelijk worden gemaakt met maatwerk. Inpassing in straatmeubilair en ondergrondse laadpunten heeft op deze locaties de voorkeur.
 - Groene openbare ruimte: parkeerplaatsen van laadpleinen mogen niet ten koste gaan van bestaande groene openbare ruimte. De laadpaal wordt niet onder de kruin van een boom geplaatst en op minimaal 2 meter van de stam van de boom of minimaal even ver van de boom te staan als de kruin van de boom breed is
 - Onverharde grond: bij plaatsing in onverharde grond (bijvoorbeeld gras of zand) dient rondom de laadpaal grondversteving te worden aangebracht. Deze grondversteving bestaat uit minimaal 2 rijen betontegels formaat 30x30 cm (of vergelijkbaar, in overleg met betreffende gemeente) opgesloten in bijpassende opsluitbanden.
 - Centrum Heerjansdam: Laadpalen in worden in het centrum zo min mogelijk op straat geplaatst. Wanneer het mogelijk is om uit te wijken naar een pleintje buiten het hart van het centrum (waarbij de maximale loopafstand niet wordt overschreden), dan heeft dit de voorkeur.
 - Niet voor de deur van de aanvrager: bij voorkeur wordt een laadpaal niet op het parkeervak voor de deur van de aanvrager geplaatst, om te voorkomen dat aanvrager en omwonenden het laadpunt ervaren als 'eigen'.

- Gehandicaptenparkeerplaats: Gehandicapten voertuigen hebben hun eigen parkeerplaats op kenteken toegewezen. Bij een gehandicaptenparkeerplaats proberen we in de directe omgeving voor een laadpaal te zorgen. We houden zoveel mogelijk rekening met de maximale loopafstand die de gemeente hanteert bij gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken.
- Blauwe zone: Laadpalen mogen worden geplaatst in een blauwe zone wanneer de dominante laadbehoefte van bezoekers komt. Plaatsen in blauwe zones wordt vermeden wanneer de laadvraag van bewoners en forenzen komt. Ook bij laadsessies mag hier zolang geparkeerd worden als de blauwe zone toelaat.
- Laadpalen worden geplaatst op onderstaande typen parkeerplekken, aflopend naar voorkeur:
 - I. Parkeerplein,
 - II. Dwars parkeren
 - III. Langsparkeren
- Concentratie: het clusteren van laadpunten in laadpleinen vergroot de vindbaarheid en beschikbaarheid van laadpunten voor elektrische rijders en verkleint de impact voor de omgeving. Tevens kunnen we hiermee parkeren reguleren en voorkomen we zoekverkeer. We zetten hierop in door te beoordelen of locaties waar nu één laadpaal komt op langere termijn ook geschikt is voor meerdere laadpalen. Potentiële locaties voor laadpleinen zijn bij sportpark Bakenstein, zwembad Hoge Devel, manege Munnikensteeg, winkelcentrum Oudeland, Veerplein en winkelcentrum Walburg.
- Concentratie of dekking: we zorgen eerst voor een dekkend netwerk en gaan dan pas clusteren.
- Kernen en wijken: we zorgen ervoor dat alle kernen en wijken worden voorzien van minimaal een laadpunt. Dit om lange afstanden zonder laadvoorzieningen te voorkomen.

Verkeersbesluit openbare laadpalen:

Visie: Uitrol

Openbare laadpalen worden op basis van buurtprognoses van laadbehoefte verdeeld over de gemeente. Bovendien wordt in iedere kern tenminste één laadpaal geplaatst. Voorafgaand aan plaatsing van een openbare laadpaal wordt een verkeersbesluit genomen.

- We geven de CPO toestemming om een laadpaal te plaatsen en nemen een verkeersbesluit om twee parkeervakken te bestemmen voor het "opladen van elektrische voertuigen". Daar waar het meerdere locaties betreft, kan worden overwogen om een verzamelverkeersbesluit te nemen voor meerdere locaties en duiden de parkeervakken aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.
- Bebording van laadlocaties vindt plaats conform contractafspraken, gelijktijdig met het plaatsen van de laadpaal en conform de RVV richtlijnen. Daar waar geen duidelijk gemarkeerde parkeervakken zijn, worden deze alsnog van markering voorzien. Bij plaatsing van bebording van laadlocaties worden in principe twee parkeerplaatsen per laadlocatie gereserveerd.
- Voor laadpalen in de openbare ruimte in gebieden waar betaald parkeren, een maximale parkeerduur (parkeerschijfzone) of parkeervergunning geldt zijn deze regels ook van toepassing op het laden van elektrische auto's in de betreffende gebieden. Laadpalen worden niet geplaatst op parkeerplaatsen bestemd voor kort parkeren (<30 minuten).

Uitrol private laadpunten:

Visie: Ladder van laden

EV-rijders laden zoveel mogelijk op privaat terrein, gevolgd door laden op privaat terrein dat publiek toegankelijk is en laden in de openbare ruimte. Hierdoor zijn minder openbare laadpunten nodig.

Visie: Europese Richtlijn Energieprestatie van Gebouwen (EPBD III)

De naleving van de Europese Richtlijn Energieprestatie van Gebouwen (EPBD III) ligt bij de projectontwikkelaar en de gemeente is bevoegd gezag voor toezicht en handhaving op de eisen. De gemeente wil projectontwikkelaars stimuleren om de nieuwe richtlijnen ook op te nemen bij projecten die reeds in uitvoering zijn.

- We nemen geen rol in de uitrol en exploitatie van laadpalen op privaat terrein dat niet publiek toegankelijk is. Dit geldt ook voor burgers die parkeren op eigen terrein via bijvoorbeeld een Verenigingen van Eigenaren (VvE).
- Indien een woning-/utiliteitsgebouw is voorzien van een eigen parkeergelegenheid, is het aan de gebouweigenaar om laadpunten aan te leggen. We voorzien op deze locaties niet in de uitrol van openbare laadpunten.

- We adviseren gebouweigenaren (o.a. van VvE's) bij bestaande woningbouw met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein de richtlijn over te nemen die geldt voor nieuwbouw. Dit betekent dat bij dit gebouw minimaal één laadpunt moet zijn aangelegd. De gebouweigenaar kan, naar gelang de lokale behoefte en lokale markt, zelf bepalen hoeveel oplaadpunten hij in totaal realiseert.

Uitrol semi-openbare laadpunten:

Visie: Ladder van laden

Visie: Participatie van inwoners en ondernemers

De gemeente nodigt ondernemers uit om het gesprek te voeren over welke wijze van plaatsing (openbaar of privaat) en uitrol (proactief, reactief of strategisch) in de betreffende situatie kan worden gerealiseerd.

- We hebben belang bij efficiënt dubbelgebruik van semiopenbare laadpunten om zowel werknemers (overdag) als bewoners ('s nachts) te laten laden. Dit beperkt de druk op de openbare ruimte.
- We stimuleren bedrijven om, waar mogelijk, semi-openbare laadpunten te realiseren. Hierdoor zijn er minder publieke laadpunten nodig en dit verkleint de druk op de openbare ruimte.



BIJLAGE

Bijlage: Begrippenlijst

Batterij elektrisch voertuig (BEV): Volledig elektrisch voertuig, waarbij een brandstofmotor ontbreekt. Dit in tegenstelling tot een Plug-In Hybride Elektrisch Voertuig (PHEV).

Charge Point Operator (CPO): De CPO is verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en exploitatie van laadpalen.

RAL Zuidwest: De RAL Zuidwest is de regionale aanpak laadinfrastructuur voor Zuid-Holland en Zeeland. Het is het werkplan van de betrokken partijen, geeft inzicht in de ondersteuning die de NAL-samenwerkingsregio gaan bieden en bevat de (financiële) werkafspraken tussen provincies Zuid-Holland en Zeeland. Daarnaast is de RAL Zuidwest onderdeel van de verantwoording die de provincies afleggen aan de rijksoverheid.

Kortparkeerladen: Snelladen aan het begin van de snellaadrange wordt 'kortparkeerladen' genoemd. Deze laadpalen worden vaak geplaatst op plekken waar de EV-rijder het laden kan combineren met een andere activiteit, zoals winkelen of vergaderen.

Laadhubs: Punten waarop verschillende modaliteiten gebruik maken van laadinfrastructuur die gedeeld wordt. Dit kan op een nieuw ingerichte gezamenlijke locatie, maar ook op een privaat terrein met gastgebruik.

Laadpaal: Fysiek object met meestal één of twee laadpunten.

Laadpaalkleven: Het onnodig bezet houden van een elektrisch laadpunt door een elektrische auto.

Laadplein: Een laadplein bestaat uit meer dan twee laadpunten voor elektrische voertuigen die een gedeelde net-aansluiting hebben (bij publieke laadpalen) of die op een gedeelde groep achter de meter zitten.

Laadpunt: De elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker wordt

aangesloten. Reguliere laadpalen beschikken meestal over twee laadpunten. Een laadpunt kan ook verwerkt zijn in bijvoorbeeld een muurbox of lichtmast.

Laadpunt voor regulier laden: Laadpunt met een vermogen van hoogstens 22kW.

Laadpunt voor snel laden: Laadpunt met een vermogen hoger dan 22 kW.

Mobiele werktuigen: Onder mobiele werktuigen vallen zowel speciale voertuigen als overige mobiele bronnen. Speciale voertuigen zijn volgens de definitie van het CBS voor een specifieke functie verbouwde bestel- of vrachtwagens, zoals ambulances, vuilniswagens en betonmolens. Overige mobiele bronnen zijn werktuigen zonder kenteken, met een motor om zichzelf mee te kunnen verplaatsen.

NAL-regio's: Zes samenwerkingsregio's die zijn voortgekomen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Gemeenten werken binnen deze regio's samen met de provincie en met de netbeheerder.

Privaat laadpunt: Een laadpunt op eigen terrein.

Publiek toegankelijk laadpunt: Een laadpunt voor een elektrisch voertuig dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten.

Slim laden: Brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Minimaal betekent dit dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog.

Semipubliek toegankelijk laadpunt: Een laadpunt dat is opengesteld voor publiek op een private locatie. Bijvoorbeeld bij parkeergarages of tankstations. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn.

Ultrasnelladen: Snelladen aan de bovenkant van de range wordt ook wel ultrasnelladen of 'Ultra Fast Charging' (UFC) genoemd. Hierbij gaat het om laadvermogens van meer dan 150kW. Deze laadvermogens zijn gewenst voor zwaardere voertuigen.

Utiliteitsbouw: bestaat alle bouwwerken die geen woonbestemming hebben

VPA: Verlengd private aansluitingen door middel van een kabel over het trottoir

Zero-emissielogistiek (ZE-logistiek): Zonder uitstoot van schadelijke stoffen goederen verplaatsen voor bijvoorbeeld bouw, retail, afval, horeca, en e-commerce. Voertuigen rijden op elektriciteit of waterstof.

Zero-emissiezones (ZE-zones): Zones waarbinnen geen logistieke voertuigen mogen komen die emissies uitstoten.