

## Laadvisie en -strategie Gemeente Zaltbommel

### VOORWOORD

Voor u ligt de laadvisie van de gemeente Zaltbommel. Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in Zaltbommel. In deze laadvisie staat beschreven hoe de gemeente Zaltbommel tijdig een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wil realiseren. Na de inleiding bespreken we in hoofdstuk 2 de uitgangssituatie en ontwikkelingen. Hoe ziet de huidige laadinfrastructuur eruit en met welke toekomstige ontwikkelingen moeten we rekening houden? In hoofdstuk 3 lichten onze strategische keuzes toe. Ten slotte gaan we in hoofdstuk 4 in op de uitvoering en organisatie.

Gelijktijdig met deze visie actualiseren we het beleid voor het plaatsen van laadinfrastructuur. In het plaatsingsbeleid staat beschreven op welke manier we uitvoer gaan geven aan de laadvisie.

### 1. INLEIDING

#### 1.1 Waarom deze laadvisie?

In de gemeente Zaltbommel hebben we de ambitie om de uitstoot van CO<sub>2</sub> in 2030 met 55% te verminderen. De groei van elektrisch vervoer speelt een belangrijke rol bij het behalen van dit doel. Om ervoor 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 in de NAL is dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid. In de laadvisie staat beschreven hoe de gemeente Zaltbommel tijdig een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wil realiseren. Hiermee willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven het vertrouwen geven om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

Naast de verplichting voor gemeenten om een laadvisie op te stellen, zijn er een aantal andere redenen waarom het belangrijk is dat de gemeente een laadvisie heeft:

- Er is een toenemende vraag naar publieke laadpalen. Met deze laadvisie nemen we de regie op het plaatsen van en het opschalen van de laadoplossingen die nodig zijn;
- We vinden het belangrijk om voor alle bewoners van de gemeente een goede balans te vinden tussen voldoende parkeerruimte en laadmogelijkheden, nu en in de toekomst;
- Laadpalen hebben impact op de openbare ruimte. We vinden het belangrijk om als gemeente te zorgen voor een goede inpassing van laadpalen in de openbare ruimte.

Deze laadvisie richt zich op de gebruikersgroepen personenvervoer inwoners en personenvervoer bezoekers (zowel recreatieve bezoekers als bezoekers die werknemer zijn van, of een bezoek brengen aan een bedrijf in Zaltbommel). We verwachten dat ook bestelwagens en voertuigen voor het doelgroepenvervoer steeds meer overstappen naar elektrisch. De ontwikkelingen met betrekking tot deze gebruikersgroepen volgen we nauwgezet. We spelen hier waar nodig op in, maar tot die tijd liften zij mee op het beleid voor personenvervoer. We laten voorsnog buiten beschouwing: openbaar vervoer, zware logistieke voertuigen, mobiele werktuigen en vaartuigen. We herijken onze visie elke twee jaar, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op elk moment een passende laadinfrastructuur hebben.

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. We volgen de ontwikkelingen en nemen deze mee in de herijking van de visie over twee jaar.

#### 1.2 Opgave Zaltbommel

Momenteel zijn er ongeveer 45 laadpunten in de gemeente Zaltbommel. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien zijn volgens de prognoses van ElaadNL 300 laadpunten nodig. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer 550 en 1220 laadpunten nodig voor deze gebruikersgroep. Het doel van deze cijfers is niet om het aantal voorspelde laadpunten te realiseren, maar om inzicht te krijgen in de benodigde laadinfrastructuur zodat deze in het juiste tempo meegroeit en de ontwikkeling van elektrisch vervoer niet beperkt. In bijlage I is een uitgebreide toelichting opgenomen.

### 2. UITGANGSSITUATIE EN ONTWIKKELINGEN

In dit hoofdstuk bespreken we de verschillende typen laadinfrastructuur, het verschil tussen regulier laden en snelladen, en ontwikkelingen zoals slim en anders laden.

## 2.1 Typen laadinfrastructuur

Het laadnetwerk bestaat uit laadpunten in de publieke, semipublieke en private ruimte. Als gebruikers geen toegang hebben tot laadpunten op privaat terrein moeten ze kunnen uitwijken naar semipublieke of publieke laadpunten. De gemeente heeft een belangrijke rol in de realisatie van voldoende publieke laadinfrastructuur.

- **Publiek laadpunt:** Een laadpunt dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten;
- **Semipubliek laadpunt:** Een privaat laadpunt dat is opengesteld voor publiek. Denk aan parkeergarages, tankstations of horeca-locaties. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn;
- **Privaat laadpunt:** Een laadpunt op eigen terrein, aan huis of bij een bedrijf.

## 2.2 Regulier laden en snelladen

Laadpunten kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren:

- **Regulier laden:** laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren.
- **Snelladen:** laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in kortere tijd kunnen opladen. Voor personenvervoer wordt onderscheid gemaakt tussen twee categorieën:
  - **Kortparkeerladen of semi- snelladen**  
Laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW, deze worden bijvoorbeeld geplaatst bij supermarkten, hotels en vergaderlocaties.
  - **Ultrasnelladen voor personenvervoer**  
Laadpunt met een vermogen tussen 125 en 350 kW. Het grootste deel van de huidige beschikbare elektrische voertuigen is technisch geschikt om te laden met een snelheid van maximaal 50 kW. De nieuwere modellen en modellen in het hogere segment zijn geschikt voor de hogere vermogens. De laadvermogens tussen 125 kW en 350 kW worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij pompstations en wegrestaurants.

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. Denk bijvoorbeeld aan taxistandplaatsen of verzorgingsplaatsen langs de snelweg.

## 2.3 Slim laden en anders laden

We verwachten dat in de toekomst laden steeds efficiënter verloopt. Volledig elektrische voertuigen krijgen bijvoorbeeld een steeds grotere actieradius. Nieuwe modellen hebben een betere accu-capaciteit en zijn steeds vaker technisch geschikt om op hogere vermogens te laden. Daarnaast zijn er ontwikkelingen op het gebied van 'slim laden' en 'anders laden'.

*Slim laden* is een brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie kunnen aansturen. Een laadsessie kan daardoor bijvoorbeeld sneller of langzamer verlopen. Minimaal betekent slim laden 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. Slimme technieken kunnen ervoor zorgen dat het elektriciteitsnet niet te zwaar wordt belast. Een voorbeeld van slim laden is bi-directioneel laden. Bij bi-directioneel laden kan het elektrische voertuig stroom terugleveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Hiermee kunnen pieken en dalen in het energieverbruik worden gebalanceerd.

De term *anders laden* wordt gebruikt voor alternatieven voor reguliere laadpalen. Dit zijn oplossingen voor laden (tot maximaal 22 kW) anders dan de standaard publieke laadpaal. Voorbeelden hiervan zijn multifunctionele objecten (bijvoorbeeld een laadpunt in een lantaarnpaal), ondergronds laden en inductieladen. Veel van deze technieken zijn nog volop in ontwikkeling en worden getest in verschillende pilots in Nederland.

De mogelijkheden voor slim en anders laden zijn nog geen voldongen feit. Onderzoek en experimenten zijn de komende jaren nodig om te bepalen hoe we slim en anders laden het beste kunnen implementeren in onze laadinfrastructuur. Als gemeente vinden we het belangrijk om deze ontwikkelingen te volgen en potentiële kansen te benutten.

## 3. WELKE STRATEGISCHE KEUZES MAKEN WE?

We bouwen onze strategie op aan de hand van de volgende onderwerpen:

1. **Type laadinfrastructuur:** de verhouding private, semipublieke en/of publieke laadpunten;
2. **Soorten laadpunten:** reguliere laadpalen en technische ontwikkelingen;

3. **Uitvoeringsmodel:** de wijze van samenwerking met Charge Point Operators (CPO, hierna: aanbieders) voor de uitrol van publieke laadpunten;
4. **Plaatsingsstrategie:** vraaggestuurd en proactief plaatsen;
5. **Participatie:** het verkrijgen van draagvlak voor laadvoorzieningen in of nabij woonwijken.

De keuzes die we maken zijn gebaseerd op de uitwerking in onderstaande tabel. De percentages verwijzen naar het aantal elektrische auto's ten opzichte van reguliere auto's. De informatie in de cirkeldiagrammen is gebaseerd op inschattingen en geven een indicatie over de mogelijke ontwikkelingen. Op de pagina's na de tabel volgt een uitgebreide toelichting over wat dit betekent voor onze visie.

	5%	15%	25%	35%	> 40%
<b>Type laadinfrastructuur</b>					
<i>Privaat</i>					
<i>Semi-publiek</i>					
<i>Publiek</i>					
Om de druk op de openbare ruimte te beperken, hanteren we het uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. De gemeente voert beleid om dit te stimuleren en de gevolgen voor de parkeerdruk zoveel mogelijk te beperken. Het grootste aandeel elektrische auto's zal daarom op privaat terrein blijven opladen. De gemeente kiest ervoor om stimuleringsmaatregelen te nemen om de groei van het aantal semi-publieke laadpalen te bevorderen. Semi-publieke laadpalen zijn private laadpunten van bijvoorbeeld kantoorgebouwen of restaurants die openbaar toegankelijk gemaakt kunnen worden. De inzet van de gemeente met betrekking tot het plaatsen van publieke laadpalen groeit de komende jaren omdat de vraag steeds verder zal toenemen.					
<b>Soorten publieke laadpunten</b>					
<i>Regulier laden</i>					
<i>Snelladen</i>					
De meeste laadpalen in de gemeente Zaltbommel zijn reguliere laadpalen (laadsnelheid > 22kW). Hier is ook de meeste vraag naar. De verwachting is dat de vraag naar regulier laden op hetzelfde niveau blijft ten opzichte van de vraag naar snelladers. De vraag naar snelladers zal vermoedelijk niet veel hoger worden in verband met onder andere de hogere kosten. Op dit moment staan er al snelladers bij een benzinstation aan de A2 en het van der Valk hotel. We laten de verdere ontwikkeling en plaatsing van snelladers over aan marktpartijen.					
<i>Laadstraten</i>					
Meer openbare laadpalen verhoogt de parkeerdruk. Immers, bij het plaatsen van een openbaar laadpaal wordt ook een verkeersbesluit genomen voor de reservering van het betreffende parkeervak. We bekijken of het realiseren van 'laadstraten' mogelijk is, waarbij geen verkeersbesluiten nodig zijn. Mogelijk kunnen laadpunten die verwerkt zijn in de stoep een uitkomst bieden.					
<i>Technische ontwikkelingen</i>					
De ontwikkelingen op het gebied van de laadinfrastructuur gaan razendsnel. We volgen de ontwikkelingen en spelen hierop in wanneer nodig.					
<b>Plaatsingsstrategie</b>					
<i>Vraaggestuurd plaatsen</i>					
<i>Pro-actief plaatsen</i>					
<i>Strategisch plaatsen</i>					
Op dit moment plaatst de gemeente voornamelijk vraaggestuurd. Vraaggestuurd plaatsen heeft een langere doorlooptijd. We maken het mogelijk voor aanbieders om ook pro-actief te plaatsen. Bijvoorbeeld op grotere parkeerterreinen of in nieuwbouwwijken. Pro-actief plaatsen zal verder toenemen omdat dit, in verband met de langere doorlooptijd bij vraaggestuurd plaatsen, beter aan de vraag kan voldoen. Op dit moment zetten we niet in op strategisch plaatsen, maar het kan incidenteel voorkomen.					

### 3.1 Type laadinfrastructuur: privaat, semi-publiek en publiek laden

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden, is ons eerste vertrekpunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semi-publieke en publieke laadpunten.

We willen de groei van het aantal semi-publieke laadpunten stimuleren door met bedrijven en instellingen in gesprek te gaan over het openbaar toegankelijk maken van hun private laadpaal en te kijken welke maatregelen hiervoor nodig zijn. Hiermee zorgen we ervoor dat de druk op de publieke ruimte zo laag mogelijk blijft en openbare parkeergelegenheden zoveel mogelijk toegankelijk blijven voor alle soorten auto's.

### 3.2 Soorten laadpunten

Om de laadbehoefte van EV-rijders op te vangen, is minimaal een netwerk van reguliere laadpunten nodig, eventueel aangevuld met snellaadpunten als aanvullende laadoplossing voor bijvoorbeeld bezoekers of logistieke voertuigen. Als gemeente willen we op dit moment geen actieve rol spelen in snelladen. Er zijn meerdere snellaadpunten aanwezig in en rondom de gemeente die door marktpartijen zijn geplaatst. We verwachten dat dit voorlopig voldoende is om invulling te geven aan de behoefte. Er is daarom op dit moment geen extra inzet nodig voor de uitrol van snellaadpunten.

### 3.3 Plaatsingsstrategie: mate van proactieve uitrol

Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de opkomst van de tweedehandsmarkt is de verwachting dat vraaggestuurde plaatsing alleen niet langer voldoet vanwege de langere doorlooptijden. De behoefte om (ook) pro-actief uit te rollen – en daarmee voor de vraag uit te plaatsen – wordt steeds

groter. Onze plaatsingsstrategie voor publieke laadpunten gaat uit van een combinatie van vraaggestuurd en pro-actief plaatsen.

Bij vraaggestuurde plaatsing kunnen bewoners en bezoekers een aanvraag indienen voor een publiek laadpunt. Omdat we verwachten dat de vraag naar publieke laadpunten steeds verder toeneemt en willen voorkomen dat bewoners en forenzen onnodig lang op laadmogelijkheden moeten wachten, willen we ook pro-actief plaatsen. Hierbij worden laadpalen op locaties geplaatst waar de laadbehoefte naar verwachting op korte termijn toeneemt. Hierbij wordt gebruik gemaakt van gebruiksdata of voor-spellende data.

### **3.4 Uitvoeringsmodel**

Het uitvoeringsmodel is de manier waarop we samenwerken met de aanbieders (Charge Point Operators, CPO's) voor het plaatsen van publieke laadpunten. Op dit moment werken we op basis van een vergunningenmodel. Dit betekent dat meerdere marktpartijen die een overeenkomst aangaan met de gemeente, aanvragen kunnen doen om laadpunten te plaatsen en exploiteren. Dit model biedt aanbieders de mogelijkheid om op kleinere schaal uit te rollen.

De provincies Gelderland en Overijssel zijn een nieuwe concessie aan het voorbereiden. Bij het concessiemodel krijgen een of meerdere aanbieders het exclusieve plaatsingsrecht voor publieke laadpunten. De provincies stellen in overleg met de deelnemende gemeenten de voorwaarden in de concessieovereenkomst, de aanbieder ontvangt de inkomsten maar draagt tevens het risico.

De geplande selectie van de marktpartij en start van de uitvoering is vanaf het derde kwartaal van 2022. In het najaar van 2021 ontvangen wij van de provincies de precieze voorwaarden en maken we de afweging of we overstappen naar het concessiemodel. Afwegingen bij keuze van het uitvoeringsmodel zijn:

- Mate van afhankelijkheid van ons als gemeente en bijbehorende risico's om doelstellingen op het gebied van duurzaamheid te behalen
- Bijdrage aan de ontwikkeling van een professionele en toekomstbestendige markt voor laadinfrastructuur, concurrentie tussen partijen draagt hieraan bij.
- Mate van klantgerichtheid (zowel richting gemeente als elektrische rijders) en ontzorging.
- Financiële afwegingen.

### **3.5 Participatie**

Gemeente Zaltbommel vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. We informeren inwoners bij de publicatie van verkeersbesluiten. Daarnaast zijn de provincies Gelderland en Overijssel van plan om vanaf begin 2022 samen met de gemeenten plankaarten op te stellen met daarop de potentiële locaties voor toekomstige laadpalen. De provincies faciliteren dit voor de gemeenten. We raadplegen bewoners bij het maken van de plankaart.

## **4. UITVOERING EN ORGANISATIE**

### **4.1 Samenwerking en afstemming**

Om de doelen uit onze laadvisie te behalen, werken we samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio Oost Nederland. Dit is een samenwerkingsverband tussen de provincies Gelderland en Overijssel en de inliggende netbeheerders. 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, netbeheerder en de aanbieders die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar we mee samenwerken en afstemmen.

### **4.2 Monitoring**

Monitoring levert waardevolle inzichten op over onder meer de groei van elektrisch vervoer in onze gemeente, het gebruik van specifieke laadpunten en de laadinfrastructuur als geheel en de belasting van het energienetwerk. Het is van belang dat we als gemeente-eigenaar zijn van de gebruiksdata van de laadpunten in de publieke ruimte. Deze gebruiksdata benutten we om samen met NAL-samenwerkingsregio Oost Nederland de monitoring verder invulling te geven. Op deze manier kunnen we de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk volgen en waar nodig/wenselijk bijsturen.

### **4.3 Financiële kaders**

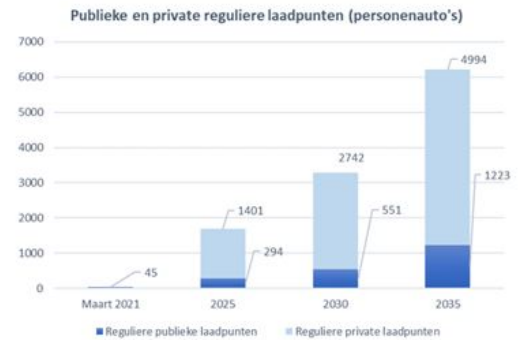
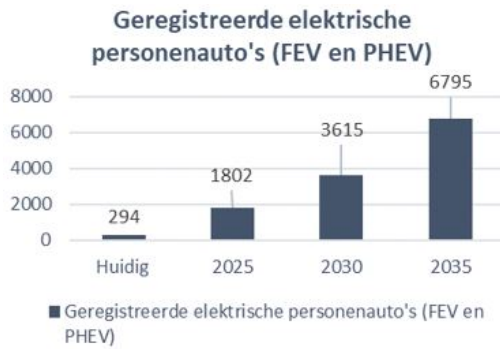
Op basis van de huidige markt is de verwachting dat de plaatsing van reguliere laadinfrastructuur kan worden uitgevoerd zonder financiële bijdrage van de gemeente. Wel vraagt de (toenemende) vraag naar laadpalen meer ambtelijke capaciteit voor het toetsen van iedere aanvraag. De exploitant plaatst de laadpaal, maar de gemeente zorgt voor het verkeersbesluit, de APV-vergunning en de plaatsing van het verkeersbord.

#### **4.4 Planning en evaluatie**

De vooruitblik van deze visie is 10 jaar. Om ruimte te geven aan ontwikkelingen en onze doelen te halen, herijken we het beleid, zoals ook is afgesproken in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, elke 2 jaar. Op die manier blijft het beleid actueel en flexibel.

## BIJLAGE I: HOE ZIET DE OPGAVE ERUIT?

Om inzicht te krijgen in hoeveel laadpunten er nodig zijn, maken we gebruik van de prognoses van ElaadNL, de zogeheten Outlooks. In de prognoses wordt zowel de laadbehoefte van volledig elektrische auto's (Full Electric Vehicle, FEV), als hybride auto's (Plug in Hybrid Electric Vehicle, PHEV) meegenomen. De prognoses geven inzicht in het aantal benodigde publieke en private laadpunten en het aantal benodigde reguliere laadpunten, voor de periodes tot 2025, 2030 en 2035. Momenteel zijn er ongeveer 45 laadpunten in de gemeente Zaltbommel. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien zijn naar verwachting 295 laadpunten nodig. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer 550 en 1225 laadpunten nodig voor deze gebruikersgroep.



Uit de bovenstaande figuren blijkt dat we richting 2030 voor een grote opgave staan. Om te voorzien in deze laadbehoefte is een forse toename van het totaal aantal laadpunten en daarmee ook publieke laadpunten nodig.<sup>1</sup>

In onderstaande tabel wordt weergegeven in welke mate het aantal elektrische auto's stijgt ten opzichte van reguliere auto's in de gemeente Zaltbommel. Het aantal elektrische auto's is wederom gebaseerd op de prognoses van ElaadNL. De getallen over het totale aantal auto's in de gemeente Zaltbommel zijn gebaseerd op cijfers van het CBS.

	2021, heden	2022 - 2025	2031 - 2030	2036 - 2040
Einde aangeven tijdvak (excl. bezoekers):				
Aantal auto's in Zaltbommel	13.800	14.589	15.639	17.972
Waarvan elektrische auto's	294	1.802	3.615	6.795
Aandeel elektrische auto's	2%	12%	23%	38%
Prognose aantal private laadpunten	219	1.401	2.742	4.994
Prognose vraag publieke laadpunten	45	294	551	1.223

1) ElaadNL gebruikt voor de Outlooks veel openbare databestanden, zoals gegevens over kavels (eigen oprit) en demografische en welvaartsgegevens (waar komen als eerste elektrische auto's). Prognoses voor semipublieke laadpunten, zoals bij hotels en parkeergarages, zijn niet beschikbaar. Deze zijn opgenomen in de cijfers voor private laadpunten. Omdat er onzekerheden in de prognoses zitten en semipublieke laadpunten niet apart zijn weergegeven, houden we de ontwikkelingen goed in de gaten en stellen wanneer nodig dat nodig is onze doelstellingen bij.

---

## BIJLAGE II: BEGRIPPENLIJST

**Laadpaal** Fysiek object met meestal één of twee laadpunten.

**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.

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

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

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

**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.

**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.

**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.

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

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

**Privaat laadpunt** Een laadpunt op eigen terrein.

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

**Social charging app** App waarbij EV-rijders het gebruik van laadpunten in de buurt met elkaar afstemmen. Deelnemers laten bijvoorbeeld in de app weten hoe lang ze nog moeten laden.

**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.

**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.