Gemeente Scherpenzeel

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Scherpenzeel

Nr. 532762

17 november 2026

Integrale Laadvisie 2026

De raad van de gemeente Scherpenzeel,
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 8 september 2026;
gelet op artikel 108 in combinatie met artikel 147 van de Gemeentewet;

besluit

1. De Integrale Laadvisie 2026 vast te stellen onder intrekking van de Integrale Laadvisie zoals vastgesteld d.d. 14 oktober 2021.

0. Samenvatting
Deze 'Integrale laadvisie' bepaalt de strategie van de gemeente Scherpenzeel om tijdig een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. Dit in navolging van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), een bijlage van het Klimaatakkoord.

Aanleiding
In de 'Integrale laadvisie' uit 2021 is opgenomen dat de visie elke twee jaar wordt herijkt, zodat de nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen worden meegenomen. De Laadvisie speelt in op de volgende ontwikkelingen:
– De snelgroeiende laadbehoefte van elektrische personenauto's.
– Voortgang van de transitie van uitstootvrije logistiek, onder andere onder invloed van zero-emissiezones (ZE-zones).
– De behoefte aan snellaadinfrastructuur.
– De schaarste aan fysieke ruimte en capaciteit op het energienet door netcongestie.
– Plaatsingsbeleid in bestaande wijken, nieuwbouwwijken en verlengd private aansluitingen.

Laadopgave
Momenteel zijn er 132 openbare laadpunten in gemeente Scherpenzeel. Inclusief thuis- en werklaadpunten zijn dit er 905 (bron: NAL databank). Er is een dekkend netwerk.

Voor de elektrische personenauto's en bestelwagens zien we de volgende laadbehoefte:
- In 2030 zijn ongeveer 382 openbare laadpunten nodig, in 2035 766.
- Voor snelladen is behoefte aan 3 snellaadpunten in 2030 en 6 in 2035.
- Op bedrijventerreinen verwachten we een laadbehoefte voor 71 trucks in 2030 en 198 trucks in 2035 voor logistiek (bestel en vracht).

Uitgangspunten laadvisie
In deze Laadvisie richten we ons hoofdzakelijk op de uitrol van reguliere laadpunten voor personenvervoer. Ons eerste uitgangspunt is dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op eigen terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt worden gefaciliteerd in publieke laadpunten. De gemeente neemt de regie op de uitrol van publiek toegankelijke laadpunten. Wanneer er geen eigen oprit is, is het niet zonder meer toegestaan een laadkabel over het openbare gebied naar de auto te laten lopen. Onder voorwaarden is dit wel mogelijk met een zogenoemde kabelgoot-tegel.

Gemeente Scherpenzeel neemt deel aan een provinciale concessie voor het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte. Dit is de belangrijkste wijziging tenopzichte van de vorige laadvisie. Binnen de concessie worden laadpalen geplaatst op aanvraag van inwoners, datagedreven of proactief (voor de vraag uit).

Logistiek laden speelt een steeds grotere rol, onder andere bij het verduurzamen van bedrijventerreinen. Voor bedrijventerreinen ondersteunen we private ondernemers door te ondersteunen in de realisatie van laadinfra op eigen terrein.

1. Inleiding

In dit hoofdstuk schetsen we aanleiding en doel van de laadvisie. We benoemen op welke gebruikersgroepen en laadlocaties de gemeente Scherpenzeel zich richt en we beschrijven de huidige situatie van de laadinfrastructuur.

Aanleiding: toename elektrische voertuigen

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in Scherpenzeel. Dat is noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen, maar ook om luchtkwaliteit te verbeteren en stikstofuitstoot te voorkomen. Vanaf 2030 zijn alle nieuwe personenauto's emissieloos[1], voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Ook andere gebruikersgroepen, zoals bestel- en vrachtvoertuigen, 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 een 'Integrale laadvisie' en 'Plaatsingsbeleid' vastleggen, en deze regelmatig updaten op basis van nieuwe ontwikkelingen en inzichten.

Deze 'Integrale laadvisie & plaatsingsbeleid' helpt de gemeente een dekkend, veilig, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk voor alle gebruikers te ontwikkelen, door te kijken naar de totale opgave en ambities binnen onze gemeente.

Deze laadvisie is de update van de 'Integrale laadvisie' uit 2021 en speelt in op de volgende ontwikkelingen:
– De (snel)groeiende laadbehoefte van elektrische personenauto's.
– Voortgang van de transitie van uitstootvrije logistiek, onder andere onder invloed van zero-emissiezones (ZE-zones).
– De grotere behoefte aan snellaadinfrastructuur.
– De schaarste aan fysieke ruimte en capaciteit op het energienet door netcongestie.

Deze herijkte Laadvisie 2026 geeft invulling aan de opgaven en de ontwikkelingen. Ook de update van het plaatsingsbeleid is in deze laadvisie meegenomen.

1.1 Doel integrale laadvisie

Het doel van deze 'Integrale laadvisie' is om een strategie te bepalen waarmee gemeente Scherpenzeel passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen realiseert. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen door de luchtkwaliteit en CO_2-uitstoot te verminderen.

Met de laadvisie nemen we regie op het plaatsen en opschalen van laadoplossingen. Op die manier zorgen we voor de best mogelijk 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 maken.

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

1.2 Gebruikersgroepen

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 leaseauto[2].
– Vrachtvoertuigen (lichte en zware vrachtwagens, N2 en N3), gebruikt voor transport in verschillende sectoren waaronder de bouw.

We richten ons voorlopig nog niet op deze gebruikersgroepen omdat deze geen significante laadbehoefte hebben in onze gemeente:
– Light electric vehicles (LEV's), e-bikes en e-scooters.
– Bestelbussen (lichte logistieke voertuigen, N1), gebruikt voor bedrijfsmatige werkzaamheden in verschillende sectoren waaronder logistiek (bevoorrading winkels en thuisbezorging).
– OV-bussen
– Touringcars

Het tempo waarin de overstap naar elektrisch rijden verloopt varieert voor de gebruikersgroepen en typen voertuigen. Voor personenvervoer is de overstap al volop gaande en hebben we zicht op wat nodig is. Voor bestel- en vrachtvervoer komt de transitie op gang en groeit de laadbehoefte, mede onder invloed van de ZE-zones voor stadslogistiek. Stadslogistiek is nu niet aan de orde in Scherpenzeel. Door duurzaamheidsdoelstelling en stikstofeisen zijn ook voor mobiele werktuigen steeds meer in beeld als gebruikersgroep.

1) Afspraak uit het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' 2017-2021 en het nationale Klimaatakkoord.
2) Personenbusjes tot 9 personen vallen hier ook onder.

Naast elektrische voertuigen zetten 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 die van batterij-elektrisch. Het aanbod vulpunten, betaalbare voertuigen en groene waterstof is nog beperkt en duur. We volgen de ontwikkelingen op dit gebied.

1.3 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 twee locatietypen voor het laden van elektrische voertuigen:

1. **Binnen de bebouwde kom**: laadlocaties in woonwijken en bezoeklocaties (bv. winkelgebied, kantoren, attracties) binnen onze gemeente.
2. Op **Bedrijventerreinen**: een terrein met een concentratie van bedrijven (kantoren en depots) en daarmee toenemende laadbehoefte voor logistieke voertuigen, werktuigen en voertuigen van werknemers.

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

1. **Reguliere of snellaadpunten**
   Dit gaat over het laadvermogen.
   - **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).

     De meeste laadpalen beschikken over twee laadpunten. Reguliere laadpalen zijn hoofdzakelijk bedoeld voor personenvervoer zoals bewoners, bezoekers, forenzen, deelvervoer en toerisme.
   - **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 zwaarder voertuigen worden 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).

2. **(Semi-)publieke of private laadpunten**
   Dit betreft de toegankelijkheid.
   - Een **publiek laadpunt** is 24/7 openbaar toegankelijk en bevindt zich in de openbare ruimte.
   - Een **privaat laadpunt** staat op eigen terrein bij een huis of bedrijf maar kan (commercieel) opengesteld worden voor publiek waardoor het een semi-publiek laadpunt wordt.

3. **Losse laadpunten of een laadplein**
   Dit gaat over de mate van clustering van laadpunten.
   - Het publiek of semi-publiek laadnetwerk kan bestaan uit een gespreid, dekkend netwerk van **losse laadpunten**.
   - Het kan ook geclusterd worden in **laadpleinen**, voor meer laadzekerheid en efficiëntie in ruimte- en vermogensgebruik.
   - Voor private laadpunten wordt het laadnetwerk vaak afgestemd op de grootte en behoefte. Variërend van een enkel laadpunt bij een huishouden met één auto tot een laadplein op het parkeerterrein van een bedrijfslocatie.

In het hoofdstuk Strategische keuzes bepalen we per laadlocatie hoe we tot de gewenste combinatie van laadpunten komen voor alle gebruikersgroepen[3].

1.5 Huidige situatie laadinfra in onze gemeente
De gemeente Scherpenzeel heeft de afgelopen jaren al gewerkt aan een laadnetwerk, met focus op personenauto's. De belangrijkste resultaten met het openbaar toegankelijk laadnetwerk zijn tot nu toe:

3) In Bijlage II is een totaaloverzicht opgenomen van laadpunten per laadlocatie en een toelichting van de kenmerken. Hierin zijn ook onze keuzes verwerkt welke gebruikersgroepen de laadoplossing gebruiken.

– Momenteel (september 2026) zijn er 132 openbare reguliere laadpunten in onze gemeente. Inclusief thuis en werklaadpunten waren dit er 905 (bron: NAL databank) in december 2025.
– Deze zijn aanvraaggestuurd, datagestuurd, strategisch en proactief geplaatst voor personenauto's en bestelbussen van bewoners, bezoekers, ondernemers.
– De uitrol van openbare laadinfrastructuur in Scherpenzeel vullen we sinds 2025 in met een concessie. Hierin worden we ondersteund vanuit de NAL-regio Oost (Gelderland en Overijssel).

Daarnaast ondersteunen we de realisatie van laadinfrastructuur met aanvullend beleid. De uitrol vindt plaats volgens de laadvisie uit 2021. Deze geactualiseerde laadvisie bouwt hierop voort en geeft aan waar beleid wordt uitgebreid of aangepast.

2. Markt- en beleidsontwikkelingen

In dit hoofdstuk schetsen we de belangrijkste markt- en beleidsontwikkelingen op het gebied van elektrische mobiliteit en de laadinfrastructuur. Ook benoemen we de beleidsdoelstellingen om de laadopgave in te vullen.

2.1 Ontwikkelingen in elektrische mobiliteit

Leidend voor de laadbehoefte, is snelheid van transitie naar zero-emissie mobiliteit en de mate waarin deze met batterij-elektrische voertuigen wordt ingevuld. In deze paragraaf sommen we de marktontwikkelingen op voor de verschillende gebruikersgroepen.

2.1.1 Personenauto's

Voor elektrische personenauto's spelen de volgende marktontwikkelingen:

- Het klimaatakkoord schrijft voor dat in 2030 zijn alle nieuw verkochte personenauto's emissieloos zijn[4]. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Vanaf 2035 geldt dit voor de gehele EU.
- Naar verwachting rijden er in Nederland 1,9 miljoen elektrische auto's in 2030, wat neerkomt op een marktaandeel 21%. Uiteindelijk is de verwachting dat in 2050 100% van de ruim 10 miljoen personenvoertuigen elektrisch zijn.
- De accu's worden steeds groter waardoor de actieradius toeneemt. Ook het snellaadvermogen wordt steeds groter, waardoor elektrische personenauto's steeds makkelijker snel kunnen bijladen. Tegelijkertijd verwachten we dat tweedehands elektrische auto's elektrische rijden bereikbaarder maakt voor particuliere aanschaffers. Voor deze modellen 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.

We zetten actief in op de elektrificatie van specifieke gebruikersgroepen binnen personenauto's, te weten:

– De Valleihopper verzorgt het doelgroepenvervoer en de WMO-regiotaxi in Scherpenzeel en de rest van de regio Foodvalley. Van doelgroepenvervoer wordt in de regionale concessies geëist dat vanaf 1 januari 2025 alle voertuigen van de Valleihopper verplicht elektrisch zijn. Voor rolstoelbussen geldt deze verplichting vanaf 1 januari 2027.

2.1.2 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:

– Vanaf 2025 voeren 29 Nederlandse gemeenten 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.
– Grote publieke opdrachtgevers die ondertekenaars zijn van het convenant Schoon- en Emissieloos bouwen, stellen toenemende ZE-eisen aan bouwlogistiek die voor een groeiende logistieke laadbehoefte zorgen.
– De aanschafprijs van elektrische bestel- en vrachtvoertuigen ligt nu nog een stuk hoger, onder andere door de prijs van de grote accupakketten voor zware voertuigen. Door subsidies en het goedkopere gebruik komen de totale gebruikskosten steeds dichterbij dieselmodellen. Voor sommige modellen zijn de kosten over de gehele gebruiksduur van het voertuig (de total cost of ownership of TCO) zelfs al lager dan bij diesel.

4) 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.

– 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 om onderweg en bij kortverblijf (pauzes, laden/lossen) snel bij te laden, en 50 kW om 's nachts bij te laden. Op termijn zullen voertuigen en laadpunten nog hogere vermogens aan kunnen.

De gemeente Scherpenzeel heeft geen plannen om een ZE-zone voor logistiek in te richten.
Ook verwachten we op dit moment weinig effect van ZE-zones in andere gemeenten op de laadvraag in onze gemeente. We monitoren de ontwikkelingen en passen indien nodig onze visie en ons beleid hierop aan.

2.1.3 Mobiele werktuigen

Met mobiele werktuigen bedoelen we in deze laadvisie werktuigen die verrijdbaar (bv. graafmachines, hijskranen) zijn, maar in principe geen gebruik maken van de openbare weg[5]. De elektrificatie hiervan draagt bij aan stikstof-, luchtkwaliteit- en CO_2-doelstellingen.

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

Tot nu toe was het aandeel elektrisch heel klein, maar voor de komende jaren verwachten we een toenemende laadbehoefte:
– Als onderdeel van het convenant Schoon- en Emissieloos Bouwen (SEB), eisen of belonen grote publieke opdrachtgevers (Rijkswaterstaat, provincies, waterschappen) en een toenemend aantal 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 volgen naar verwachting vanaf 2030. Hiervoor zijn binnen het convenant SEB verschillende transitiepaden en ambitieniveaus opgesteld, maar gemeenten kunnen als opdrachtgever ook kiezen voor eigen deadlines en eisen.

Gemeente Scherpenzeel ziet de laadbehoefte van ZE-bouw wel toenemen, maar verwacht dat de (snel)laadinfra voor andere gebruikersgroepen (zoals personenvervoer en logistiek) voorlopig ook voor bouwmaterieel gebruikt kunnen worden.

2.1.4 Openbaar vervoer

Het openbaar busvervoer moet in 2030 geheel emissievrij zijn volgens het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer. Wij zijn onderdeel van de regionale concessie provincie Gelderland, waarin deze eisen zijn meegenomen. De Provincie Utrecht is verantwoordelijk voor (delen van) lijnen die van-uit/naar/deels door Utrecht lopen zoals de verbindingen richting Amersfoort of Veenendaal (onze lijn 80) en besteed de concessies daarvoor uit aan vervoerders. De provincies zijn aan zet om eventuele remises waarin bussen kunnen worden opgeladen te verzorgen. De gemeente heeft, vooralsnog, geen rol in het ontwikkelen van laadinfrastructuur hiervoor.

2.2 Ontwikkelingen laadinfrastructuur

De belangrijkste ontwikkelingen voor laadinfrastructuur zijn onder te verdelen in marktontwikkelingen en beleid en regelgeving.

2.2.1 Marktontwikkelingen

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 omlaag kan. Daarmee kunnen netbeheerders laadpunten op laagspanningsnet ook in de komende jaren blijven aansluiten. Ook blijft bidirectioneel laden in ontwikkeling, dit kan congestie lokaal verminderen door energie uit voertuigen te leveren.

5) 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.

- **Hogere vermogens voor zware voertuigen** – Toename van de laadvermogens verwachten we vooral voor vrachtwagens en andere zwaar materieel. Vooral de Megawatt Charging Standard zal tot nieuwe mogelijkheden leiden.
- **Combinatie snellaadinfrastructuur en batterij-opslag** – We verwachten de komende jaren vaker de combinatie van (snel)laadinfrastructuur met batterij-opslag (en evt. eigen opwek) van energie. Met als doel om minder afhankelijk te zijn van zwaardere energieaansluitingen. Voorwaarde hierbij is dat de batterij-opslag geen extra netcongestie veroorzaakt.
- **Delen van aansluitingen en vermogen** – De gecontracteerde vermogens van bestaande grootverbruikaansluitingen zijn vaak afgestemd op een piekverbruik, terwijl die maar zelden benut wordt. Dit biedt kansen om een aansluiting te delen voor (snel)laadpunten. In de komende jaren gaan netbeheerders hiervoor nieuwe aansluitcontracten aanbieden.

2.2.2 Beleid en regelgeving

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

Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

Binnen de NAL zijn zes samenwerkingsregio's benoemd. Gemeente Scherpenzeel maakt deel uit van NAL-regio Oost. In de recente nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), de NAL-regio's en de netbeheerders zijn nieuwe afspraken gemaakt over dekkende laadnetwerken voor verschillende gebruikersgroepen. Deze 'Integrale laadvisie' volgt uit deze NAL-afspraken. We hebben periodiek afstemming in onze NAL-regio.

Regelgeving voor plaatsing private laadinfra (EPBD IV)

De Laadinfrastructuur elektrische vervoertuigen | RVO.nl schrijft regelgeving voor hoe laadinfrastructuur geplaatst moet worden bij nieuwbouw, renovatie en bestaande utiliteitsbouw op privaat parkeerterrein.

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 ontwikkeld moet worden en welke gebruikerseisen voor publiek toegankelijke laadpunten gelden. 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 aan deze richtlijnen te voldoen.

Landelijke initiatieven voor basisnetwerk logistieke laadinfrastructuur

Verschillende landelijke initiatieven faciliteren de realisatie van het basisnetwerk voor zware logistiek, conform 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 zoeken met provincies en gemeenten voor realisatie van het basisnetwerk.

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 (dd. 1 juli 2024):

- Subsidie voor oplaadpuntenadvies en basislaadinfrastructuur voor VVE's – loopt van 2024 t/m 2027.
- Subsidie private laadinfra bij bedrijven, hierbij wordt advies en de aanleg van laadinfrastructuur ondersteund (SPRILA).
- Subsidie publieke laadinfrastructuur voor zwaar wegvervoer (SPULA)

2.3 Lokale ontwikkelingen en samenhangend gemeentelijk beleid

Ook lokale ontwikkelingen beïnvloeden de laadvisie, zoals de energietransitie of ruimtelijke inrichting. Daarnaast hangt laadinfra samen met andere gemeentelijke beleidsonderwerpen, zoals een autoluwe binnenstad of deelmobiliteit.

2.3.1 Energietransitie en netcongestie

Elektrisch rijden is onderdeel van de energietransitie, waarbij Nederland zoveel mogelijk overstapt op duurzaam opgewekte elektriciteit. Ook in de gemeente Scherpenzeel neemt het aantal hybride en elektrische voertuigen toe. Deze toename brengt ook een toenemende vraag naar elektriciteit met zich mee. Op basis van onze prognoses, leveren we een 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 met de netbeheerder.

Door de energietransitie van fossiele energie naar duurzame elektriciteit op zowel de opwek als afname kant, is er nu in grote delen van Nederland sprake van netcongestie. De energievraag van elektrisch vervoer speelt hierin een aanzienlijke rol. Ook in de gemeente Scherpenzeel heeft netcongestie invloed op onze laadinfrastructuur. Zo staan grootaansluitingen, zoals benodigd voor laadpleinen of logistieke infrastructuur, op de wachtlijst. Ook nieuwe kleinverbruik aansluitingen voor onder andere openbare laadpalen zullen mogelijk in de toekomst ook tegen problemen aanlopen.

Om te zorgen dat netbeheerders het netwerk zo goed mogelijk aanpakken om te kunnen voorzien in de energievraag, is het belangrijk dat zij inzicht blijven houden in de groeiende energievraag van onze infrastructuur. Daarnaast, kunnen slimme planning en benutting van laadinfrastructuur helpen de opgave te spreiden.

We nemen een actieve rol in de energietransitie en het omgaan met en verhelpen van netcongestie door actieve afstemming met onze netbeheerder en energy hubs te faciliteren op bedrijventerreinen. Daar waar kansen en oplossingen liggen in de samenwerking met anderen, zullen wij deze kansen afwegen.

2.3.2 Ruimtelijke en economische ontwikkeling

Ruimte in onze gemeente is schaars vanwege ontwikkelingen in 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 gemeente aan het grondgebruik stelt. 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

De komende jaren vindt grootschalige (her)ontwikkeling plaats in de volgende gebieden:

– De Nieuwe Koepel en De Voorposten
  We zorgen dat deze gebieden bij oplevering voorbereid zijn op de groei van elektrisch vervoer. Daarbij vindt laden zoveel mogelijk op privaat terrein plaats, maar ook de benodigde publieke laadinfrastructuur is gepland.

Ook bij kleinere ontwikkelprojecten of bouwplannen brengen we benodigde laadinfra onder de aandacht door bijvoorbeeld parkeernormen te wijzen op het gewenst aantal laadpunten.

Economische ontwikkeling

We ontwikkelen in de komende jaren de volgende bedrijventerreinen:

– Zwarte Land II
  We realiseren ons dat logistiek laden in de ontwikkeling meegenomen moet worden en van belang is voor de bedrijven die zich op dit terrein willen vestigen.

3. Uitgangspunten

In dit hoofdstuk bepalen we de uitgangspunten voor de laadvisie, zoals de regierol, netbewust laden en participatie.

3.1 Ladder van Laden-principe

Om de druk op de schaarse openbare ruimte beperkt te houden, is ons eerste uitgangspunt dat elektrische voertuigen 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 voor personenvoertuigen, specifiek voor volgende groepen: bewoners en bezoekers, deelauto's, en doelgroepenvervoer.

Door het relatieve gemak van laden op eigen terrein, zien we geen rol voor het publiek laden van light electric vehicles (LEV's) en e-bikes. Deze ontwikkeling monitoren we als er vragen zijn over het laden van dit type voertuigen.

3.2 Regierol voor de gemeente

De totale opgave voor laadinfrastructuur vraagt om een regierol van de gemeente. Daarbij houden we een vinger aan de pols bij ontwikkelingen in de laadbehoefte, het gewenste aanbod van laadoplossingen en de impact van obstakels op de transitie, zoals netcongestie.

Om de uitrol van laadpunten in de openbare ruimte in goede banen te leiden, nemen we waar nodig regulerende maatregelen. Hierbij hoort dat we voor alle laadinfrastructuur op openbare grond een

overeenkomst hebben over de randvoorwaarden van plaatsing, beheer, onderhoud en exploitatie, inclusief het delen van gebruiksdata.

3.3 Netbewust laden

In afstemming met de netbeheerder en onze NAL-regio, passen we standaard netbewust laden toe op onze reguliere publieke laadpunten, volgens de landelijke aanpak. We stellen eisen aan 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.

Daarnaast nemen we een actieve rol om onze netbeheerder en de provincie input te leveren over de verwachte laadbehoefte.

3.4 Regionale samenwerking voor beleid en uitrol

Als onderdeel van de NAL-samenwerkingsregio Oost maken we gebruik van de aangeboden ondersteuning. Via de regio blijven we ook op de hoogte van landelijke en regionale ontwikkelingen en initiatieven.

Voor de uitrol van openbare laadinfrastructuur nemen we waar mogelijk deel aan concessies en gezamenlijke aanbesteding voor openbare laadinfrastructuur.

Onderwerpen die bij voorkeur in regionaal verband worden opgepakt zijn:
- Coördinatie van (snel)laadinfrastructuur met provincie en netbeheerder met oog op netcongestie/netplanning.
- Zoektocht naar geschikte locaties voor snellaadpunten en publiek toegankelijk logistieke laadinfrastructuur.

3.5 Groene stroom uit Nederland

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).

3.6 Participatie bij locatieselectie en uitrol

Gemeente Scherpenzeel vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners informeren en raadplegen we bij de realisatie van publieke laadpunten.

We informeren inwoners goed over gepubliceerde verkeersbesluiten. Bij proactieve locaties vragen we inwoners om te reageren op de voorgenomen locaties voor laadpunten en om suggesties aan te dragen. We houden de mogelijkheid om beargumenteerd af te wijken van de voorstellen.

4. De laadopgave per gebruikersgroep

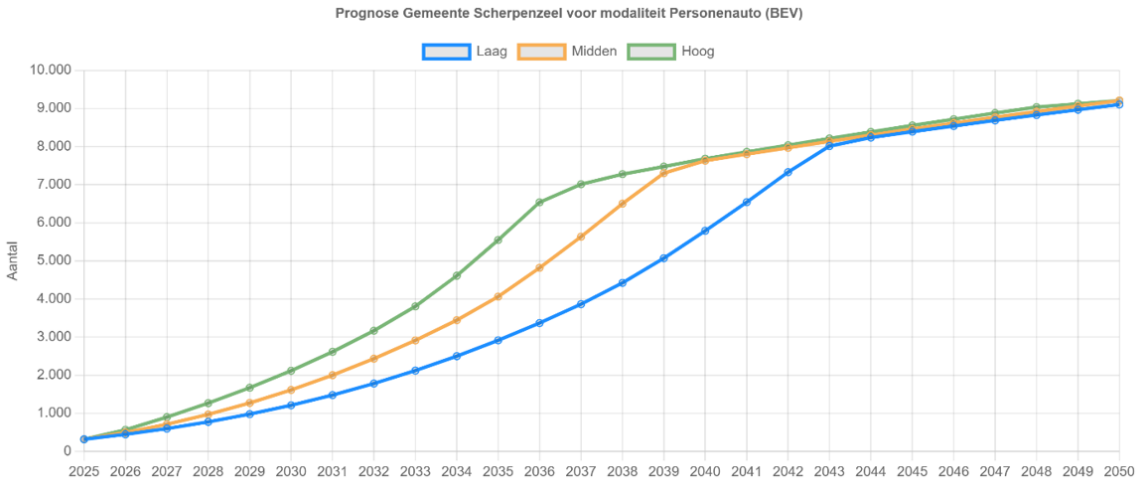
In dit hoofdstuk beschrijven we de laadopgave voor de verschillende gebruikersgroepen: personenauto's, bestel- en vrachtvoertuigen en mobiele werktuigen. Deze laadopgave bestaat uit het aantal verwachte elektrische voertuigen in onze gemeente in 2030 en 2035.

We baseren de laadprognoses op de meest recente ElaadNL Outlooks. Deze bevatten aantallen en verhoudingen van aantallen voertuigen en benodigde laadpunten en/of laadvermogens. 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.

Hierna geven we per gebruikersgroep aan wat de laadopgave is.

4.1 Personenauto's

Volgens de prognoses stijgt het aantal elektrische personenauto's in de gemeente Scherpenzeel van 319 nu naar 1614 in 2030 en 4063 in 2035. De grafiek hieronder laat in het oranje het midden-scenario van de groei van het aantal elektrische voertuigen in onze gemeente zien.

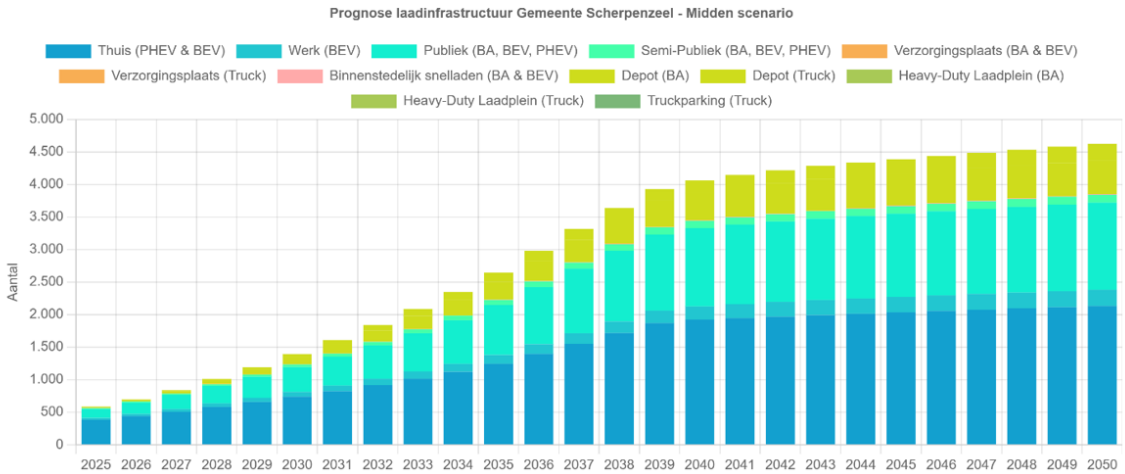


Figuur 1: Verwachte groei aantallen BEV's gemeente Scherpenzeel 2025-2035. Bron: dashboard interactieve Outlook ElaadNL .

Vertaald naar aantallen laadpunten voor personenauto's betekent dat in Scherpenzeel het volgende:

- Een groei van totaal 665 nu, naar 1235 laadpunten in 2030 en in totaal 2226 laadpunten in 2035.
- Het grootste deel van deze laadpunten zal op privaat terrein worden gerealiseerd.
- De prognose voor het aantal publieke laadpunten voor personenauto's in Scherpenzeel is een stijging van 132 publieke laadpunten nu, naar 382 publieke laadpunten in 2030, en in totaal 766 publieke laadpunten in 2035. Dit zijn reguliere laadpunten in de bebouwde kom.

Deze prognoses staan samengevat in figuur 2. Hieruit blijkt dat we richting 2035 voor een grote laadopgave staan. Dit vereist een forse toename van het totaal aantal laadpunten en daarmee ook publieke laadpunten.



Figuur 2: Groei aantal laadpunten in Scherpenzeel 2025-2035 met onderverdeling thuis/werk (privaat), publiek en snellaadpunten. Bron: dashboard interactieve Outlook ElaadNL .

4.1.1 Taxi's en doelgroepenvervoer

Taxivervoer laadt deels bij de remise, deels nabij de woning van de chauffeur en deze laadpunten tellen dus mee in de private en publieke laadpunten. Tijdens diensten kunnen taxi's een snellaadbehoefte hebben, die onderweg ingevuld kan worden.

Voor doelgroepenvervoer zijn de exacte aantallen niet bekend. Aanbieders kunnen in gesprek met ons over het gebruik van het openbaar laadnetwerk.

4.1.2 Deelmobiliteit

We verwachten een relatief klein aantal elektrische deelauto's in onze gemeente in de komende jaren. Deze kunnen gebruik maken van het openbaar laadnetwerk.

4.2 Bestel- en vrachtvoertuigen

Als we de prognoses van ElaadNL bekijken, dan zien we de volgende laadopgave voor gemeente Scherpenzeel.

- Het aantal verwachte elektrische logistieke voertuigen in 2030 is: 213 elektrische bestelauto's en 71 elektrische vrachtwagens.
- In 2035 is dit 554 elektrische bestelauto's en 198 elektrische vrachtwagens.

Hierna specificeren we de laadopgave naar de laadlocaties.

4.2.1 Bestelbussen in woonwijken

Landelijke gaat grofweg de helft van de bestelbussen aan het eind van de werkdag mee naar huis. Deze zullen op de oprit, of bij de bestaande publieke reguliere laadinfrastructuur in de wijken opgeladen worden. De andere helft van de elektrische bestelbussen laadt op bedrijventerreinen.

Bestelbussen langer dan 6 meter of hoger dan 2,40 meter mogen vanwege verkeersveiligheid, toegankelijkheid en uitzicht niet parkeren op reguliere parkeerplaatsen in woonwijken, en dus ook niet laden. Deze bussen kunnen dus niet bij alle reguliere publieke laadpunten terecht, dit wegen we mee in onze strategische keuzes.

4.2.2 Bestel- en vrachtvoertuigen op bedrijventerreinen

De laadvraag van de logistieke sector concentreert zich op privaat terrein op de bedrijventerreinen in onze gemeente. Hier zullen alle elektrische vrachtvoertuigen in onze gemeente gaan laden en daarnaast grofweg de helft van de elektrische bestelbussen. Scherpenzeel heeft in totaal 2 bedrijventerreinen waarvan 't Zwarte Land de grootste logistieke vloot heeft.

De laadinfrastructuur op privaat terrein zal bestaan uit een mix van reguliere (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. Het is daarom zinvoller om het totaal aan laadvermogen op piekmomenten in kW of MW te bepalen, in plaats van het aantal laadpunten.

De prognoses laten zien dat het totale laadvermogen voor de elektrische bestel- en vrachtvoertuigen op de bedrijventerreinen in onze gemeente oploopt van 1 MW laadvermogen in 2025, naar 15 MW in 2030 en tot 40 MW in 2035.

Ter vergelijking: één Megawatt (MW) vermogen voorziet gemiddeld 500 woningen tegelijkertijd van elektriciteit, door het toegenomen energieverbruik van woning, wordt in nieuwbouw-ontwikkelingen uitgegaan van 250 woningen.

4.2.3 Bestel- en vrachtvoertuigen onderweg

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

Bestelbussen onderweg

Omdat onze gemeente geen ZE-zone voor logistiek heeft, voorzien we dat bestelbussen kunnen laden bij het laadaanbod voor personenvoertuigen.

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, geschikte verzorgingsplaatsen en truckparkings. Realisatie op verzorgingsplaatsen wordt vanaf 2028 verwacht. Dit zal eerder langs Rijks of Provinciale wegen zijn of bij een regionaal bedrijventerrein.

4.2.4 Bestel- en vrachtvoertuigen op de bouwplaats

Voor het laden van bouwlogistieke bestel- en vrachtvoertuigen, kan laadbehoefte op de bouwplaats ontstaan. De laadopgave is vanwege het projectmatige karakter van bouwprojecten niet structureel te vertalen naar locaties en vermogens. De vermogensvraag kan per project tijdig in kaart worden gebracht, in combinatie met die voor de mobiele werktuigen.

4.3 Mobiele werktuigen

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. De bruikbaarheid van bestaande laadinfra moet dus per project en zelfs projectfase bekeken worden.

De laadopgave van mobiele werktuigen is net als bij bestel- en vrachtvoertuigen vanwege het projectmatige karakter van bouwprojecten ook niet structureel te vertalen naar locaties en vermogens. De vermogensvraag kan per project tijdig in kaart worden gebracht. Op termijn kunnen we ook de gemiddelde langjarig benodigde vermogens bepalen in onze gemeente, die qua locatie meebewegen met de bouwprojecten en deels structureel op bedrijventerreinen en onderweg zullen laden.

De komende jaren werkt de gemeente aan een grote woningbouwopgave (zie 2.3.2.), en worden er infrastructurele werken uitgevoerd. Hier verwachten we een laadbehoefte voor mobiele werktuigen.

5. Strategische keuzes per laadlocatie

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, semi-publieke en private laadpunten.

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

5.1 Laadinfra binnen de bebouwde kom

De laadoplossingen binnen de bebouwde kom bestaan uit private laadpunten, openbare reguliere laadpunten en publieke kortparkeerladers. Hierna benoemen we de keuzes en stimuleringsacties voor deze drie type laadpunten. Deze keuzes staan samengevat in een tabel aan het einde van deze paragraaf.

5.1.1 Private laadpunten (thuis/werk)

Waar mogelijk moeten elektrische voertuigen op eigen terrein opgeladen worden. Dit is ook 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. Bij publiek toegankelijke locaties, kan het openstellen van deze laadinfra als semi-publiek een alternatief bieden voor het openbare laadnetwerk en commercieel interessant zijn voor de uitbater.

Gezien het ruime aanbod van laadoplossingen en de bestaande prikkels voor gebruikers om hier zelf mee aan de slag te gaan, zien we geen gemeentelijke rol in de realisatie van private laadpunten. We monitoren de ontwikkelingen en vragen van ondernemers en inwoners.

Omdat realisatie van private laadpunten niet overal even makkelijk is en we het semi-publiek potentieel van private laadpunten zo veel mogelijk willen benutten stimuleren we de realisatie en openstelling van private laadinfra op de volgende manieren:

- We staan waar mogelijk verlengd-private aansluitingen in de vorm van een kabelgoot toe.
- We stimuleren het openstellen van private laadinfra voor publiek gebruik. Denk hierbij aan laadinfra op grond van verhuurders in woonwijken, of private laadinfra van kantoren in of aan de rand van woonwijken.

5.1.2 Publieke reguliere laadpunten

Reguliere publieke laadpunten in de vorm van laadpalen 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.

Plaatsingsstrategie voor reguliere publieke laadpunten
Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de opkomst van de tweedehandsmarkt is de verwachting dat aan vraaggestuurde plaatsing alleen niet langer voldoet vanwege de lange doorlooptijden. 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 extra uit te rollen.

Voor de plaatsing van publieke reguliere laadpunten volgen we deze plaatsingsstrategieën:
– Aanvraaggestuurde plaatsing waarbij een EV-rijder een laadpaal aanvraagt (paal-volgt-auto).
– Proactieve plaatsing: voor de vraag uit plaatsen op basis van verwachte behoefte.
– Datagestuurde plaatsing: bijplaatsing naar aanleiding van continu hoog verbruik van een paal in de buurt.
– Strategische plaatsing: de gemeente heeft een aanvullende wens voor een laadlocatie die niet op andere manier gerealiseerd gaat worden.

Type publieke laadlocatie
Ons openbare laadnetwerk bestaat voornamelijk uit laadpalen bij parkeervakken verspreid over wijken. Dit blijft voor ons de passende manier om de opgave in te vullen. We zetten in op het spreiden van laadpalen zodat een dekkend netwerk ontstaat en voor alle woningen binnen acceptabele loopafstand (maximaal 250 meter) een laadpaal te vinden is. Als er sprake is van een dekkend netwerk worden er clusters van laadpalen gevormd.

Uitvoeringsmodel publieke reguliere laadpunten
Voor reguliere laadpalen geven we de voorkeur aan het concessiemodel.

Bij dit model krijgen een of meerdere CPO's (verantwoordelijke partij voor beheer, onderhoud en exploitatie van de laadpalen) het exclusieve plaatsingsrecht voor publieke laadpunten. We sluiten aan bij een concessie van NAL regio Oost. We kiezen voor deze collectieve aanpak omdat het relatief weinig ambtelijke capaciteit vraagt en schaalvoordelen biedt.
Dit is een wijziging van het uitvoeringsmodel die met ingang van 1-1-2025 is ingegaan en een wijziging is op ons vorige Laadvisie uit 2021.

5.1.3 Publieke kortparkeerladers
Kortparkeerladers in de bebouwde kom, bijvoorbeeld bij winkelcentra en supermarkten, bieden bezoekers de mogelijkheid om bijladen te combineren met een kort verblijf op deze locaties. Dit betreft publiek toegankelijke snelladers met relatief laag vermogen (50-125 kW), afgestemd op kort verblijf (30-60 minuten) bij bezoeklocaties. Deze worden geplaatst bij parkeervakken op privaat terrein of in de openbare ruimte.

Naast het voorzien in deze specifieke laadbehoefte, bieden de kortparkeerladers ook achtervang voor de sterk groeiende bezetting van reguliere openbare laadpunten in de gemeente. 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. Voorlopig gaan we niet actief aan de slag om openbare kortparkeerladers te realiseren. We verwachten dat de marktontwikkelingen voorlopig voldoende zijn om deze behoefte in te vullen.

5.2 Laadinfra 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 laadpleinen[6]. Deze keuzes staan samengevat in een tabel aan het einde van deze paragraaf.

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.

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

We onderzoeken een actieve regierol bij de realisatie van voldoende laadinfrastructuur op bedrijventerreinen vanwege de volgende redenen:
– Vanwege netcongestie zijn er aanzienlijke obstakels voor de realisatie van laadpunten op depots.
– We vinden een aantrekkelijk, toekomstbestendig vestigingsklimaat voor bedrijven belangrijk.

Omdat de opgave relatief overzichtelijk is, zullen we vooral openstaan voor en reageren op vragen van ondernemers. Ook staan we positief tegenover regionale initiatieven zoals een bedrijventerreinenaanpak en energyhubs.

5.2.1 Bedrijfslocaties
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 taxiremises), mobiele werktuigen (op bouwdepots of werven van aannemers) en touringcars (remises).

Ons beleid voor het laden op bedrijfslocaties richt zich op:
– 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.

5.2.2 Collectieve laadpleinen
Collectieve laadpleinen kunnen een rol spelen op bedrijventerreinen wanneer het voor ondernemers niet mogelijk is om (op korte termijn) hun eigen laadinfra 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.

Vooralsnog gaan we hier niet actief mee aan de slag en monitoren we de ontwikkelingen en laadbehoeftes op onze bedrijventerreinen.

5.3 Publieke laadinfra onderweg
Naast laadopties in de bebouwde kom en op bedrijventerreinen, is het belangrijk om gebruikers ook onderweg publiek toegankelijke laadmogelijkheden te bieden. In deze paragraaf beschrijven we de keuzes voor snelladers en heavy-duty laadpleinen.

De laadlocaties onderweg zijn gericht op zo snel mogelijk en gemakkelijk bijladen langs of nabij doorgaande routes. Voor personenauto's en bestelbussen kunnen snelladers langs doorgaande wegen gerealiseerd worden, bijvoorbeeld bij bestaande tankstations. Voor zwaar vervoer, met vrachtvoertuigen als primaire gebruikers, zijn locaties aan of nabij logistieke corridors in beeld of reeds bestaand 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, staan we open voor samenwerking 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 en ELaadNL en Clean Energy Hubs (CEH).

Omdat we ons niet in de directe nabijheid van gemeenten met een ZE-zone bevinden, zullen we verzoeken uit de markt of onze NAL-regio per geval beoordelen. Daarom coördineren we op regionaal niveau de zoektocht naar locaties waar voldoende grond en netcapaciteit beschikbaar zijn.

5.3.1 Snelladers op tankstations en nieuwe snellaadstations
We voorzien ook 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 buurtniveau in kaart.

Voor de locatiekeuze hanteren we de volgende uitgangspunten:
– Bestaande brandstofpunten vormen een interessant netwerk van geschikte locaties, conform de verdeling in de ElaadNL Outlook personenvervoer.
– We stimuleren de publieke openstelling van private snellaadstations op of nabij corridor-locaties.

5.3.2 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 infraprojecten 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 gemeente aan op de volgende zaken:
– Semi-publiek openstellen van private (bouw)logistieke laadinfrastructuur als heavy-duty laadplein.
– Toegankelijkheid van heavy-duty laadpleinen voor het laden van (batterijen van) mobiele werktuigen en/of touringcars.

We staan open voor verzoeken van de landelijke/regionale initiatieven en voorstellen vanuit de markt. Op basis hiervan kijken we hoe onze gemeente kan bijdragen aan de inpassing voor bereikbaarheid, veiligheid en vergunningverlening.

5.4 Laden op de bouwplaats

Op de bouwplaats is ook behoefte aan laadopties. De uitvoerder bepaalt zelf hoe de mobiele werktuigen en eventuele bouwlogistieke voertuigen worden geladen. In deze paragraaf beschrijven we hoe we invulling geven 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:
  o het inzicht in bestaande gemeentelijke aansluitingen te vergroten;
  o onze organisatie voor te bereiden op een standaardproces voor gemeentelijke aansluiting;
  o deze mogelijkheden te inventariseren en het gebruik te faciliteren.

– We zorgen voor een duidelijk veiligheidskader voor batterijoplossingen voor het gebruik op en vervoer naar de bouwplaats.

We houden actief contact over deze opgave met onze NAL-regio.

6. Plaatsingsbeleid

Bij het plaatsen van laadpalen wordt rekening gehouden met de volgende aspecten:
– Realisatiecriteria: Aan welke eisen moet de plaatsing van laadinfrastructuur voldoen?
– Participatie: het verkrijgen van draagvlak voor laadvoorzieningen in of nabij woonwijken.
– Verkeersbesluit: wanneer wordt het verkeersbesluit gepubliceerd.

6.1 Private, semipublieke, publieke laadpunten

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

Om het gebruik van laadpalen op privaat en semipubliek terrein maximaal te benutten en daarmee de druk op de openbare ruimte zoveel mogelijk te ontzien, zet de gemeente in op de volgende maatregelen:

- We brengen de strategische voorkeurslocaties in kaart voor semi-publiek en privaat laden.
- We stimuleren in ons uitvoeringsmodel het realiseren van semipublieke laadpunten.
- We onderzoeken welke stimuleringsmaatregelen we kunnen nemen om de drempels om private en semipublieke laadpunten te realiseren weg te nemen.
- We stimuleren het openstellen van private laadpunten voor andere gebruikers, daar waar parkeerplaatsen op private terreinen beschikbaar zijn.

6.2 Locaties

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst. De locaties worden op de volgende manier bepaald:

Per individueel verzoek

Als een verzoek tot bijplaatsen van laadinfrastructuur is goedgekeurd, bepalen we per individueel verzoek wat hiervoor de beste locatie is. Hierbij houden we onder andere rekening met de verderop in het beleid besproken plaatsingscriteria.

Op basis van plankaart

We stellen een plankaart op met de locaties voor bij te plaatsen laadinfrastructuur. Deze plankaart gebruiken we om, als een verzoek is goedgekeurd, te bepalen op welke locatie deze wordt geplaatst.

Strategische locaties
Om te kunnen beschikken over een voldoende dekkend laadnetwerk, hebben we een aantal plekken aangewezen waar de komende periode laadinfrastructuur wordt bijgeplaatst.

VPA
Bij VPA bevindt de laadlocatie zich in de publieke ruimte en het laadpunt wordt gevoed via een kabel die op een private netaansluiting van een woonhuis of bedrijfspand is aangesloten.

Wanneer er geen eigen oprit is, is het niet zonder meer toegestaan een laadkabel over het openbare gebied naar de auto te laten lopen. Onder voorwaarden is dit wel mogelijk met een zogenoemde kabelgoot-tegel.

De voorwaarden om in aanmerking te komen zijn:
1. De aanvrager moet een laadvoorziening hebben op eigen terrein en aangesloten zijn op de eigen elektra aansluiting.
2. Er wordt geen parkeerplaats gereserveerd voor het verlengde laden.
3. Het verlengde laden door een groenstrook is niet mogelijk.
4. De tegel komt op de scheiding van een parkeervak of in het verlengde van de erfgrens.
5. De gemeente legt de EV-tegel (de kabelgoottegel) aan.
6. De kosten van de aanleg zijn voor rekening van de bewoner.
7. De gemeente blijft eigenaar van de voorziening en is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud. Wanneer de EV-tegel goed wordt gebruikt, dan is de gemeente verantwoordelijk in geval van aansprakelijkheid.
8. De aanvrager blijft verantwoordelijk voor de kabel in de openbare ruimte.

Als gevolg van de voorwaarden zijn er voor de aanvrager wel verplichtingen:
1. De aanvrager is verplicht om de voorziening te gebruiken.
2. De aanvrager gebruikt de voorziening alleen wanneer de auto is aangesloten. Het is niet de bedoeling dat de kabel onbeheerd in de openbare ruimte ligt.
3. De auto moet direct bij de voorziening worden geladen. Het laden mag niet tot overlast zijn voor andere gebruikers van de openbare ruimte.
4. De EV-tegels worden door de gemeente geleverd en aangebracht en daarmee is de gemeente, eigenaar van de EV-tegels. Daarmee is de gemeente (nogmaals) verantwoordelijk voor beheer en onderhoud. Bij het verwijderen van de EV-tegels vervallen de EV-tegels aan de gemeente.
5. De gebruiker is verplicht om deze ook goed te gebruiken. De BOA kunnen daarop handhaven.

6.3 Soorten laadinfrastructuur
We maken onderscheid tussen reguliere laadpunten en snellaadpunten.

Reguliere laadpunten
De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten. Deze laadpunten met een vermogen tot 22 kW plaatsen we als losse palen.

6.4 Plaatsingsstrategie
Om publieke laadinfrastructuur bij te plaatsen kiezen we voor de volgende procedures:

Vraaggestuurd
We kiezen voor vraaggestuurde plaatsing, waarbij bewoners een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. Daarna zoeken we een geschikte locatie. We werken samen met marktpartijen die bereid zijn om op basis van aanvragen te investeren in laadinfrastructuur. We verwachten dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen en monitoren of dit problemen oplevert voor bezoekers.

Strategisch
Naast de vraaggestuurde plaatsing en plaatsing op basis van data willen we ook laadpunten kunnen realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen. Daarmee faciliteren we bezoekers van onze gemeente.

Plaatsing op basis van gebruiksdata
We gaan ook laadpunten plaatsen op basis van gebruiksdata. Dit verkort de doorlooptijd, zodat bewoners niet onnodig lang op laadmogelijkheden hoeven te wachten.

Plaatsing op basis van voorspellende data
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.

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 van ElaadNL gebruiken we als uitgangspunt.

6.5 Realisatiecriteria
Bij de realisatie van laadinfrastructuur gelden de volgende criteria:
- veiligheid: de laadkabel mag niet over het trottoir liggen;
- elektriciteitsnet: laadpalen worden waar mogelijk binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet) 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 behoefte aan een oplaadpaal die moet blijken uit de behoefte van gebruikers binnen een straal van hemelsbreed 200 meter van de aangevraagde locatie;
- zijn er al bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig in de openbare ruimte binnen de genoemde straal van 200 meter;
- is de desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente;
- is de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoende herkenbaar en zichtbaar;
- is het aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden;
- kan de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en kunnen, eventueel op termijn, twee of meer parkeerplaatsen worden bediend;
- laat de parkeerdruk dit toe (conform het meest recente parkeeronderzoek);

Reguliere laadpalen
- concentratie: het clusteren van laadpalen heeft altijd de voorkeur boven losse laadpalen in de openbare ruimte;
- belemmering voorkomen: de minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van laadpunt en bebording minimaal 120 cm bedragen. Ook niet plaatsen op de smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad;
- 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.
- 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’;

6.6 Participatie
Scherpenzeel vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners informeren we bij de uitrol realisatie van publieke laadpunten.

Informeren
Nadat we de locatie voor het laadpunt hebben bepaald, nemen we een (ontwerp)verkeersbesluit dat wordt gepubliceerd in de Staatscourant. Inwoners kunnen bezwaar maken op het verkeersbesluit, waarna we de locatie heroverwegen.
Om inwoners goed te informeren over de voorgenomen plaatsing van de laadpaal kondigen we het verkeersbesluit ook aan op de gemeentelijke website en op de gemeente-pagina van de Scherpenzeelse krant.

Raadplegen
We halen zienswijzen op bij inwoners ten aanzien van de voorgestelde laadlocatie(s). Dit doen we via het online beschikbaar stellen van een plankaart.

Adviseren
We vragen inwoners om ons te adviseren in hoeverre zij de voorgestelde laadlocaties geschikt vinden. De ontvangen adviezen krijgen een inhoudelijk reactie via een webplatform.

6.7 Verkeersbesluit
Het verkeersbesluit geeft het parkeervak de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'. In dit vak mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto's die laden. Dat wil zeggen dat de stekker in de laadpaal moet zitten.

Per locatie zijn er verschillende mogelijkheden. Per locatie wordt er een passende keuze uit onderstaande opties gemaakt.

Geen verkeersbesluit (VKB)
We nemen geen verkeersbesluit, en duiden het parkeervak ook niet aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen

VKB per locatie
We nemen een verkeersbesluit per locatie en duiden het parkeervak aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.

Verzamelbesluit voor meerdere locaties
We nemen een verzamelbesluit voor meerdere locaties en duiden de parkeervakken aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.

7. Uitvoering en financiering

In dit hoofdstuk beschrijven we de gemeentelijke inzet, samenwerking met de belangrijkste stakeholders, monitoring en de financiering die nodig zijn om deze laadvisie uit te voeren.

Ons uitgangspunt voor publiek toegankelijke laadinfrastructuur is een gezonde businesscase voor marktpartijen om te plaatsen en exploiteren. We zullen onze regierol invullen door vraag en aanbod bij elkaar brengen en helpen om eventuele obstakels weg te nemen. Als rendabele exploitatie ook dan niet mogelijk is, kunnen we ervoor kiezen om gericht te investeren in laadpunten of ondersteunende infrastructuur. We monitoren het effect van onze activiteiten, om grip te houden op de ontwikkelingen en de effectiviteit van ons beleid.

7.1 Gemeentelijke organisatie
De opschaling van laadinfrastructuur en de uitbreiding van de scope vragen om meer uitvoeringskracht en verdere professionalisering van het werkproces. Ook is het belangrijk dat het onderwerp structureel aandacht krijgt bij meerdere afdelingen, die op de hoogte zijn van elkaars werk en visie, zoals verkeer, duurzaamheid, economie & toerisme en ruimtelijke ordening.

7.2 Samenwerkingspartners
Om de doelen uit onze laadvisie te halen, werken we samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio Oost. Dit is een samenwerkingsverband tussen de provincies Gelderland en Overijssel en de netbeheerders 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, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waarmee we samenwerken en afstemmen.

7.3 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 de gemeente eigenaar is van de gebruiksdata van de laadpunten in de publieke ruimte. Op deze manier kunnen we de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk volgen en bijsturen.

7.4 Financiële kaders
Het uitgangspunt van de gemeentelijke rol is om de realisatie van laadinfrastructuur aan de markt te laten. Hierbij hoeft de gemeente niet te investeren in infrastructuur, maar alleen in de organisatie of begeleiding van markt- en realisatieprocessen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van 5 november 2026.

B.S. van Ginkel – Schuur
griffier

M.C. Teunissen

voorzitter

BIJLAGE I - 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 net-aansluiting 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.

Snellaadpunt
Laadpunt met een vermogen van 50 kW of hoger op gelijkstroom

Kortparkeerladen
Snelladen met relatief lage vermogens (50-125 kW). Deze laadpalen worden vaak geplaatst bij parkeervakken op plekken waar de EV-rijder het laden kan combineren met een andere activiteit, zoals winkelen of vergaderen. Uitgaande van een laadduur van 30-60 minuten.

Snellaadstation
Locatie met meerdere snelladers, gericht op zo snel mogelijk bijladen onderweg. Biedt vaak hogere vermogens (150-350 kW) aan. Kan bij tankstation of als zelfstandig laadstation.

Heavy-duty laadplein
Laadplein ingericht voor zware voertuigen (vracht, werktuigen, touringcars) met voldoende vermogens, ruimte en faciliteiten. Hier kan rekening gehouden worden met specifiek bijladen van mobiele werktuigen en mobiele batterijen.

Anders laden
Anders Laden biedt alternatieve oplossingen voor reguliere laadpunten in de openbare ruimte, o.a. door integratie in multifunctionele objecten (bv. via perscontainers en lichtmasten) of laden via een ondergrondse kast of inductieladen

Megawatt Charging System (MCS)
Internationale laadstandaard voor zwaardere voertuigen (trucks, bussen, werktuigen) die laadvermogens van 1 megawatt en hogere mogelijk maakt. Wordt vanaf 2025 op de markt verwacht.

Bi-directioneel laden
Naast het laden van de auto, kan de auto ook stroom terugleveren voor lokaal gebruik of aan het energienet. Maakt vehicle-to-grid (V2G), vehicle-to-home (V2H) of vehicle-to-anything (V2X) toepassingen mogelijk.

Slim laden / netbewust laden
Brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen om belasting van net elektriciteitsnet te verminderen en/of gebruik te maken van goedkope, groene stroom.

Ladder van laden
Voorkeursvolgorde voor invulling van de laadbehoefte met oog op laagste laadprijs en maatschappelijke kosten. Laden op privé terrein verdient de voorkeur, daarna semi-openbaar. Als ook dat niet mogelijk is, kan de laadbehoefte in de openbare ruimte worden ingevuld.

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

Semi-publiek 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.

Verlengd-private aansluiting (VPA)
Bij VPA bevindt de laadlocatie zich in de publieke ruimte en het laadpunt wordt gevoed via een kabel die op een private netaansluiting van een woonhuis of bedrijfspand is aangesloten.

Netcongestie
File op het elektriciteitsnet doordat op verschillende plekken in Nederland onvoldoende capaciteit op het elektriciteitsnet beschikbaar is. Door de overstap op duurzame energie (energietransitie), neemt de vraag naar elektriciteit toe. De uitbreiding van het elektriciteitsnet kan deze vraag niet bijbenen.

Mitigerende maatregelen
Oplossingen (technisch en contractueel) om de impact van netcongestie te verminderen en toch (deels) de gewenste laadvermogens te realiseren.

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).

Station-based deelauto
Een deelauto met een vaste parkeerplaats (belanghebbendenplek) in de openbare ruimte.

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.

Regionale Energiestrategie (RES)
De strategie per regio om gebruik en opwek van duurzame energie en warmte te realiseren.

pMIEK
Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat waarin prioritering wordt aangebracht voor de uitbreiding van het elektriciteitsnet op basis van prognoses en maatschappelijke belangen.

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 uitstote