Nationale Agenda Laadinfrastructuur

Praktijkvoorbeelden grondverwerving en ruimtelijke inpassing laadpleinen

Voor beleidsmedewerkers

Sluit aan

Inhoudsopgave

Praktijkvoorbeeld 1: Logistiek laadplein BT A12 Ede 3

Ruimte maken voor de toekomst van emissieloos transport 3
Wat kunnen andere gemeenten van deze casus leren? 3
Van grondpositie naar strategische keuze 4
Draagvlak creëren buiten én binnen het gemeentehuis 4
Ruimtelijke kwaliteit als uitgangspunt 4
De grootste uitdaging: stroom 5
Belangrijkste les 5

Praktijkvoorbeeld 2: Logistieke laadpleinen in NAL-regio Zuidwest 6

Zonder grondpositie geen regie 6
Wat kunnen andere gemeenten van deze casus leren? 6
Wanneer de grond beschikbaar is en de planologie meebeweegt 7
Regie begint vóórdat er een initiatief ligt 7
Gemeentegrond biedt extra sturingsmogelijkheden 7
Ruimtelijke inpassing is meer dan een vergunning 8
Belangrijkste les 8

Praktijkvoorbeeld 3: Roodehaan Groningen 9

Van locatieonderzoek naar een toekomstbestendig logistiek laadplein 9
Wat kunnen andere overheden van deze casus leren? 9
Van marktvraag naar locatiekeuze 9
Koppelkansen versterken de businesscase 10
Vragen die nog openstaan 10
Sturen op de juiste locatie 11
Belangrijkste les 11

Praktijkvoorbeeld 1: Logistiek laadplein BT A12 Ede

Ruimte maken voor de toekomst van emissieloos transport

Toen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat eind 2022 gemeenten opriep om locaties voor logistieke laadpleinen te ontwikkelen, zag de gemeente Ede een kans. Op bedrijventerrein BT A12 lag nog één gemeentelijke kavel beschikbaar. Tegelijkertijd stonden er veel bedrijven klaar om deze schaarse grond af te nemen. De vraag was daarom niet alleen *waar* een laadplein moest komen, maar vooral *waarom* de gemeente hiervoor kostbare ruimte zou reserveren.

Wat kunnen andere gemeenten van deze casus leren?

- Koppel een logistiek laadplein altijd aan lokale beleidsdoelen, zoals economische ontwikkeling, zero-emissiezones of emissieloos bouwen.
- Denk vroeg na over de grondstrategie en de gewenste publieke regie op lange termijn. Weet welke kavels je in beheer hebt als gemeente, en welke in aanmerking komen voor een laadplein.
- Betrek ondernemers al tijdens de verkenningsfase van een locatie en onderzoek hun toekomstige laadbehoefte.
- Besteed vanaf het begin aandacht aan ruimtelijke kwaliteit en inpassing.
- Zie netcapaciteit als een randvoorwaarde voor élke locatie en niet als een detail dat later kan worden opgelost.

Volgens **Rikkert Snitselaar**, beleidsadviseur en projectleider Duurzame Mobiliteit bij de gemeente Ede, lag daar meteen de sleutel tot succes:

"Doorgaand vrachtverkeer is te dun om een laadplein op te ontwikkelen, waarom zouden wij dat als Ede doen? Wij hebben daarom de koppeling gemaakt met de behoefte van de lokale bedrijven. En de koppeling met zero-emissiezones, verduurzaming van bedrijventerreinen, stadslogistiek en emissieloos bouwen kwam daar nog bij."

Door die koppeling veranderde het project van een landelijke opgave in een lokale kans. Het laadplein moest niet alleen vrachtwagens op de A12 en A30 faciliteren, maar ook lokale meerwaarde hebben.

Van grondpositie naar strategische keuze

Een belangrijk voordeel was dat de grond al eigendom was van de gemeente. Toch maakte dat de opgave niet direct eenvoudiger. De laatste beschikbare kavel op een populair bedrijventerrein reserveren voor een relatief nieuwe functie vroeg om een andere manier van denken.

"We hebben echt op de rem moeten trappen. Deze kavels zijn gewoon schaars, er stonden al 20 bedrijven in de rij om deze kavel aan te kopen. De grond zat bovendien gewoon in de grondexploitatie, het doel was om die in 2025 te verkopen. Dan moet je goed kunnen uitleggen waarom je verkoop uitstelt, daar moet een goed verhaal onder liggen."

Om publieke grip op de locatie te houden, koos de gemeente uiteindelijk niet voor verkoop, maar voor een erfpachtconstructie met een concessie voor 25 jaar. Daarmee blijft de grond ook op lange termijn beschikbaar voor eventuele andere doelen.

Draagvlak creëren buiten én binnen het gemeentehuis

Vanaf het begin werd nauw samengewerkt met bedrijven op het bedrijventerrein, via de Bedrijvenkring BT A12. Met gesprekken en enquêtes onderzocht de gemeente hoe ondernemers dachten over elektrificatie van hun wagenpark en welke laadbehoefte er bestond. De resultaten bleken divers, maar maakten duidelijk dat een deel van de bedrijven onvoldoende ruimte had om op eigen terrein te laden.

Die gesprekken leverden niet alleen waardevolle informatie op, maar hielpen ook om intern draagvlak te creëren.

"Wat enorm geholpen heeft, is dat ondernemers en gemeentelijke collega's van Economische Zaken inzagen dat een toekomstbestendig bedrijventerrein dergelijke voorzieningen nodig heeft."

Ook bestuurlijke steun bleek cruciaal. Een enthousiaste wethouder hielp om lastige keuzes over grondgebruik en investeringen mogelijk te maken.

Ruimtelijke kwaliteit als uitgangspunt

De locatie ligt direct bij de entree van het bedrijventerrein. Vanwege de directe uitstraling van het laadplein op het hele bedrijventerrein speelde ruimtelijke kwaliteit een belangrijke rol in de planvorming. De gemeente wilde voorkomen dat het laadplein zou uitgroeien tot een groot verhard terrein met geparkeerde vrachtwagens.

Daarom werd gestuurd op een zorgvuldige landschappelijke inpassing, vergroening en een passend beeldkwaliteitskader. Dit hielp niet alleen bij de ruimtelijke kwaliteit, maar ook bij het creëren van draagvlak onder omliggende bedrijven. Voor de realisatie waren onder meer een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) en een omgevingsvergunning voor bouwen nodig.

De grootste uitdaging: stroom

Waar de grondpositie beheersbaar bleek, vormde de stroomvoorziening een grotere uitdaging: door netcongestie was er geen aansluiting beschikbaar op de beoogde kavel. De gemeente onderzocht daarom creatieve oplossingen, waaronder cable pooling met een nabijgelegen windpark en koppelingen met andere energie-initiatieven in de omgeving.

Uiteindelijk werd de concessie in 2026 gegund aan Van Kessel GreenPoint, exploitant van het naastgelegen tankstation. Hierdoor konden de bestaande voorzieningen, de ontsluiting en de toekomstige netaansluiting slim worden gecombineerd.

Belangrijkste les

"Het belangrijkste is intern draagvlak creëren. Als je kunt laten zien wat een laadplein oplevert voor je eigen bedrijven, duurzaamheidsdoelen en economie, dan wordt het ineens een heel ander gesprek." – Rikkert Snitselaar

De ervaring in Ede laat zien dat succesvolle grondverwerving en ruimtelijke inpassing niet beginnen bij een locatie of vergunning, maar bij een overtuigend verhaal over de maatschappelijke waarde van het laadplein. Wil je meer weten of heb je vragen over dit voorbeeld? Neem contact op met NAL-regio Oost.

Praktijkvoorbeeld 2: Logistieke laadpleinen in NAL-regio Zuidwest

Zonder grondpositie geen regie

Voor veel gemeenten begint de ontwikkeling van een logistiek laadplein met de vraag waar voldoende stroom beschikbaar is. In de praktijk blijkt echter dat ruimtelijke keuzes en grondposities ook belangrijke succesfactoren zijn. Door deze aspecten vroegtijdig mee te nemen, kunnen gemeenten richting geven aan toekomstbestendige laadinfrastructuur.

Wat kunnen andere gemeenten van deze casus leren?

- Inventariseer vroegtijdig welke gemeentelijke en private kavels kansrijk zijn voor logistieke laadinfrastructuur.
- Neem zoekgebieden voor logistieke laadpleinen op in omgevingsvisies en ruimtelijk beleid.
- Onderzoek grondpositie, netcapaciteit en planologische haalbaarheid gelijktijdig en niet na elkaar.
- Gebruik een objectief afwegingskader om locaties te beoordelen.
- Wacht niet op marktinitiatieven, maar bepaal vooraf waar logistieke laadpleinen gewenst zijn.
- Start ruim op tijd met procedures. Een wijziging van het omgevingsplan kan een tot twee jaar duren.

Volgens **Jolijn van Dijk**, laadconsulent logistiek bij NAL-regio Zuidwest, spelen omgevingsplannen en grondposities vaak een bepalende rol bij de realisatie van laadpleinen. “Door de huidige situatie rondom netcongestie wordt vaak in eerste instantie gekeken naar netcapaciteit. Dat is een logische zet, maar we zien nog een aspect dat een zeer bepalende rol heeft in het succes en de snelheid van de uitrol: de ruimtelijke visie en het omgevingsplan. Het aanpassen van een omgevingsplan kost veel tijd en niet iedere route is even makkelijk." Door hier vroeg aandacht aan te besteden, kunnen gemeenten initiatiefnemers sneller duidelijkheid bieden en ontwikkelingen beter faciliteren.

Dat is een belangrijke kans voor gemeenten. Terwijl de markt actief op zoek gaat naar locaties voor laadpleinen, zijn veel gemeenten nog niet bezig met de vraag waar dergelijke voorzieningen ruimtelijk gewenst zijn. Daardoor ontstaat een situatie waarin gemeenten achteraf moeten reageren op concrete initiatieven, terwijl zij vooraf nauwelijks hebben gestuurd op locatiekeuze.

Wanneer de grond beschikbaar is en de planologie meebeweegt

Binnen NAL-regio Zuidwest ziet Van Dijk verschillende voorbeelden van marktpartijen die zelf een geschikte locatie hebben gevonden. Vaak gaat het om bestaande, private bedrijfskavels of locaties nabij duurzame energieopwekking. De grondpositie wordt onderling door de partijen geregeld, maar alsnog blijkt realisatie niet vanzelfsprekend. Besluitvormingsprocessen over de ruimtelijke visie of het omgevingsplan leiden vaak tot aanzienlijke vertraging, of zelfs afstel. Het kan ook anders. Een van de Zeeuwse gemeenten heeft bijvoorbeeld vroegtijdig aangegeven bereid te zijn het omgevingsplan van een kavel aan te passen. Daardoor ontstond snel duidelijkheid voor de initiatiefnemer en kon het project verder worden uitgewerkt.

Volgens Van Dijk laat dit zien dat grond alleen niet voldoende is. "De snelheid valt of staat met de assertiviteit van de gemeente. Als een gemeente bereid is samen op zoek te gaan naar de maatschappelijk meest wenselijke manier van implementatie, dan kom je veel verder. Dit betekent niet dat iedere gemeente simpelweg ‘ja’ moet zeggen op alle verzoeken. Het betekent vooral dat gemeenten regie moeten pakken op de uitrol van het laadnetwerk binnen hun gemeentegrenzen."

Regie begint vóórdat er een initiatief ligt

In de planfase kan een gemeente de meeste invloed uitoefenen. Daarom werkt NAL-regio Zuidwest met corridoranalyses, regiokaarten en afwegingskaders. Eerst wordt gekeken waar de toekomstige laadbehoefte ontstaat, aan de hand van de regionale corridoranalyse en analyse van lokale laadvraag. Vervolgens worden zoekgebieden aangewezen en beoordeeld op onder andere netcapaciteit, eigendomssituatie, planologische haalbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

Deze aanpak helpt gemeenten om al na te denken over geschikte locaties voordat een concreet initiatief zich aandient. Bovendien kunnen dergelijke zoekgebieden worden opgenomen in omgevingsvisies en ruimtelijke plannen, waardoor latere procedures eenvoudiger worden.

Gemeentegrond biedt extra sturingsmogelijkheden

Volgens Van Dijk biedt een gemeentelijke grondpositie extra mogelijkheden om ontwikkelingen te sturen. Wanneer een gemeente zelf eigenaar is van een geschikte kavel, kan zij volledig sturen op locatie, programmering en uitgiftevorm. Ook kan zij bepalen welke maatschappelijke doelen worden gekoppeld aan de ontwikkeling. Wanneer de grond in handen is van private partijen, is die invloed beperkter. "Als het geen gemeentegrond is, dan kan de gemeente er veel minder op sturen.”

Dat betekent niet dat gemeenten altijd zelf het initiatief hoeven te nemen. Wel helpt het om inzicht te hebben in beschikbare gemeentelijke kavels en om vroegtijdig na te denken over welke locaties in aanmerking komen voor publieke laadinfrastructuur. “We hadden ook een voorbeeld waarbij we best een eind waren, en er toen achter kwamen dat er een initiatief van een laadpaalexploitant (CPO) liep op hetzelfde bedrijventerrein, 50 meter verderop. Toen dachten we, we moeten niet daarmee concurreren. Daarom hebben we het publieke traject stopgezet en zijn we in gesprek gegaan met het private initiatief.”

Ruimtelijke inpassing is meer dan een vergunning

Naast grondverwerving vraagt een logistiek laadplein om een zorgvuldige ruimtelijke afweging. Binnen het afwegingskader van NAL-regio Zuidwest worden daarom verschillende aspecten beoordeeld:

- Past het initiatief binnen het omgevingsplan?
- Is een BOPA of planwijziging nodig?
- Is voldoende ruimte beschikbaar voor manoeuvreren en laden?
- Zijn de verkeersontsluiting en verkeersveiligheid op orde?
- Zijn effecten op de leefomgeving acceptabel?
- Kan de locatie in de toekomst worden uitgebreid?

Juist de combinatie van deze factoren bepaalt uiteindelijk of een locatie daadwerkelijk realiseerbaar is. Een locatie met voldoende ruimte en stroom is niet automatisch geschikt als de planologische procedure te complex wordt of wanneer de effecten op de omgeving onvoldoende zijn onderzocht.

Belangrijkste les

Er komt een enorme opgave aan voor elektrificatie van de logistiek. Gemeenten die nu al nadenken over locaties, ruimtelijke inpassing en samenwerking met marktpartijen, creëren de basis voor succesvolle laadinfrastructuur in de toekomst. Door tijdig de regie te nemen ontstaat een betere aansluiting tussen laadbehoefte en ruimtelijke ontwikkelingen, toegespitst op de lokale context van een gemeente.

De ervaringen binnen NAL-regio Zuidwest laten zien dat succesvolle laadpleinontwikkeling begint met ruimtelijke keuzes. Een uniforme aanpak, waarin een passende locatie, een haalbare planologische procedure en voldoende regie op de grondpositie samenkomen, is daarbij de sleutel tot succes. Wil je meer weten of heb je vragen? Neem contact op met NAL-regio Zuidwest.

Praktijkvoorbeeld 3: Roodehaan Groningen

Van locatieonderzoek naar een toekomstbestendig logistiek laadplein

De ontwikkeling van een logistiek laadplein begint niet altijd met beschikbare grond. In Groningen begon het juist met een concrete vraag uit de markt. Logistieke bedrijven en vervoerders gaven bij de afdeling Economische Zaken aan dat zij in de toekomst tegen grenzen aan zouden lopen bij het laden van elektrische vrachtwagens. De vraag aan de gemeente was vervolgens: welke rol kan de overheid spelen bij het realiseren van publieke laadvoorzieningen voor zwaar vervoer? Via een locatieverkenning en een uitgebreide analyse van gemeentelijke gronden werd uiteindelijk gekozen voor Roodehaan, een locatie aan de oostzijde van de stad. Inmiddels geldt Roodehaan als een van de belangrijkste beoogde locaties voor logistiek (corridor)laden in Noord-Nederland.

Deze casus gaat dieper in op de Groningse aanpak die gevolgd is, op basis van een gesprek met Marc-Jan Bijma, Bote Anne Storm (beiden gemeente Groningen) en Germen Nuis (provincie Groningen).

Wat kunnen andere overheden van deze casus leren?

- Begin met een objectief locatieonderzoek voordat één specifieke locatie wordt gekozen.
- Betrek de energieafdeling vanaf de eerste verkenningsfase van het project.
- Kijk dus niet alleen naar mobiliteit, maar ook naar energie, ruimtelijke ontwikkeling en economische zaken.
- Maak vroeg bestuurlijke keuzes over ambitie, locatie en ontwikkelstrategie.
- Gebruik gemeentelijke grondposities om publieke doelen te realiseren wanneer de markt daar onvoldoende mogelijkheden voor heeft.

Van marktvraag naar locatiekeuze

Lokale vervoerders en logistieke bedrijven voorzagen in 2024 problemen bij de elektrificatie van vrachtvervoer, terwijl geschikte publieke laadlocaties ontbraken. Daarom liet de gemeente Groningen onderzoeken welke rol de gemeente kon spelen en welke locaties geschikt zijn voor logistieke laadinfrastructuur.

Het locatieonderzoek begon met een GIS-analyse van gemeentelijke gronden. Daarbij werden verschillende uitsluitingscriteria toegepast, zoals natuurwaarden, bodemgesteldheid, bereikbaarheid, landschap, perceelgrootte en ruimtelijke beperkingen. Uiteindelijk bleven negen zoekgebieden in de gemeente Groningen over.

Roodehaan kwam daarbij als een van de meest kansrijke locaties naar voren. De locatie had meerdere voordelen: de grond is eigendom van de gemeente, heeft een bestaande bedrijvenbestemming, ligt nabij de snelweg en beschikt over voldoende ruimte voor toekomstige uitbreiding. Bovendien sluiten ontwikkelingen in de omgeving goed aan bij de ambities voor logistiek laden.

Koppelkansen versterken de businesscase

De keuze voor Roodehaan werd niet alleen bepaald door de beschikbare grond. Ook andere ontwikkelingen in het gebied speelden een belangrijke rol. Zo heeft de provincie Groningen vlak bij deze locatie haar buitendienst voor o.a. strooiwagens. Ook is de provincie bezig een dekkend laadnetwerk op logistieke corridors te realiseren. Tot slot stuurt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op het realiseren van laadpleinen, op basis van de Europese AFIR-verordening. Volgens betrokkenen ontstond daardoor een kansrijke combinatie van mobiliteits- en energieopgaven.

Na de eerste verkenning werd LoLa (Logistiek Laden) gevraagd een specifiek haalbaarheidsonderzoek uit te voeren voor Roodehaan. De provincie Groningen heeft deze initiële onderzoeken medegefinancierd. De conclusie van het onderzoek is positief: het laadplein blijkt zowel technisch als economisch haalbaar met naar verwachting een sterke businesscase.

Vragen die nog openstaan

Hoewel de locatie ruimtelijk geschikt blijkt, verschoof de aandacht gedurende het project steeds meer richting energie. Daardoor ontstonden nieuwe vragen. Op dit moment wordt er binnen de gemeente overlegd over de keuzes die gemaakt moeten worden op het gebied van de energievoorziening, de batterijen en de koppeling aan zonne- en windparken in de buurt. Een ander belangrijk vraagstuk is de exploitatie van het toekomstige laadplein. Groningen heeft namelijk een lange traditie van het exploiteren van voorzieningen, onder andere via het gemeentelijk energiebedrijf en bijvoorbeeld het zelf exploiteren van publieke laadpalen op straat. De uiteindelijke

keuze om het laadplein in eigen beheer op te nemen of te exploiteren via een marktpartij moet bestuurlijk nog gemaakt worden.

Sturen op de juiste locatie

Twee jaar na de eerste vraag uit de sector ziet Groningen nog steeds een duidelijke meerwaarde in een publiek laadplein. Veel mkb'ers plaatsen inmiddels laadvoorzieningen op eigen terrein, maar grootschalige publieke voorzieningen voor zwaar materieel blijven schaars. Bovendien beschikken veel logistieke bedrijven niet over voldoende ruimte om zelf een laadplein te ontwikkelen.

Door te kiezen voor Roodehaan kan de gemeente juist actief sturen op de gewenste locatie van toekomstige laadvraag. Hierdoor wordt voorkomen dat verspreid over bedrijventerreinen allerlei kleinschalige laadlocaties ontstaan die minder gunstig zijn vanuit verkeerskundig of ruimtelijk perspectief.

Belangrijkste les

Neem de energieafdeling veel eerder mee dan je in eerste instantie denkt. Logistieke laadpleinen lijken een mobiliteitsproject, maar uiteindelijk draait een groot deel van de uitdaging om energie, exploitatie en bestuurlijke keuzes.

De ervaring van Groningen laat zien dat een succesvol locatieonderzoek en afwegingen rondom ruimtelijke inpassing beginnen met een brede verkenning van vraag, locatie en maatschappelijke meerwaarde. Pas daarna ontstaat een goede basis voor bestuurlijke keuzes, samenwerking met energiepartijen en een toekomstbestendig laadplein. Door ruimtelijke ontwikkeling, mobiliteit en energie vanaf het begin integraal te benaderen, ontstaat een veel grotere kans op succesvolle realisatie van een publiek laadplein.

Dit is een uitgave van Nationale Agenda Laadinfrastructuur
www.agendalaadinfrastructuur.nl/

1 oktober 2026