

Integrale laadvisie gemeente Hellendoorn

Nijverdal, 28 september 2021 Nr. 2021-023595

Burgemeester en Wethouders van Hellendoorn;

gelet op de artikelen 4:81 tot en met 4:84 Algemene wet bestuursrecht;

b e s l u i t e n:

I. vast te stellen de

Integrale laadvisie gemeente Hellendoorn

0 Samenvatting

Deze Integrale laadvisie bepaalt de strategie van gemeente Hellendoorn 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.

Deze laadvisie richt zich op de volgende gebruikersgroepen: personenvervoer.

Naast de overstap naar elektrisch vervoer zet onze gemeente in op deelvervoer, onder andere door elektrische deelauto's.

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden, is ons eerste uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten.

Momenteel zijn er ongeveer 80 laadpunten in gemeente Hellendoorn. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien zijn ongeveer 1900 laadpunten nodig. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer 3700 en 6900 laadpunten nodig voor deze gebruikersgroep. Dit betreffen zowel publieke, als private laadpunten. Per laadpaal zijn meestal 2 laadpunten beschikbaar.

We geven de voorkeur aan het uitvoeringsmodel regionaal concessiemodel wat wil zeggen dat een of meerdere CPO's het exclusieve plaatsingsrecht krijgen voor publieke laadpunten. We sluiten aan bij een concessie van regio Oost Nederland (provincies Gelderland en Overijssel).

In de uitrol kiezen we voor een combinatie van vraaggestuurde/strategische/datagedreven plaatsing.

We vinden het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners krijgen een informerende/raadplegende rol bij de realisatie van publieke laadpunten/pleinen in en nabij woonwijken.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in de gemeente Hellendoorn. Dat is ook noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. In gemeente Hellendoorn zetten we in op het stimuleren en faciliteren van elektrisch vervoer als onderdeel van een breder pakket maatregelen om mobiliteit te verduurzamen. Denk aan autodelen, fietsen, etc.

Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto's emissieloos¹, voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Die kunnen alleen rijden als de laadinfrastructuur op orde is. 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 is dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid. Voor gemeente Hellendoorn geeft deze integrale laadvisie de komende jaren richting aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen. Deze visie dient daarmee als basis om de plannen rondom de uitvoering en uitrol van laadinfra mee op te kunnen stellen.

1.2 Opgave

1) Afspraak uit het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' 2017-2021 en het nationale Klimaatakkoord.

Met ongeveer 30 publieke en naar schatting 50 private laadpunten² in de gemeente Hellendoorn zijn de eerste stappen gezet. Maar we staan pas aan het begin van de transitie naar elektrisch vervoer. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen op de weg de komende jaren fors gaat groeien, mede doordat er steeds meer betaalbare modellen beschikbaar zijn. Dit geldt voor personenauto's én voor commerciële voertuigen, zoals bestelwagens.

De groei in het aantal laadpunten heeft een grote impact op het elektriciteitsnet en het beslag op de openbare ruimte. Belangrijk is dat de laadpunten zorgvuldig en tijdig worden ingepast. Ook moeten we keuzes maken in het type laadpunten dat we gaan plaatsen. Er zijn namelijk verschillende manieren om de laadbehoefte van EV-rijders op te lossen: bijvoorbeeld door reguliere laadpalen te plaatsen, door laadpleinen te realiseren of door snelladers een plek te geven. Deze laadoplossingen krijgen voor een deel een plek in de publieke ruimte, bijvoorbeeld voor inwoners die geen eigen oprit hebben of voor bezoekers aan onze gemeente. Een ander deel van de laadpunten krijgt plek in de private ruimte, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen. Ook het mobiliteitsgebruik verandert de komende jaren. We zien een transitie van autobezit naar (gedeeld) autogebruik.

1.3 Doel en scope integrale laadvisie

Het doel van deze integrale laadvisie is om een strategie te bepalen waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen wordt gerealiseerd. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen en de CO₂-uitstoot te verminderen.

We willen met deze laadvisie in de toenemende laadvraag kunnen voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer. De visie heeft een zichttermijn van tien tot vijftien jaar.

Met de laadvisie nemen we regie op het plaatsen en opschalen van de laadoplossingen die nodig zijn. Op die manier zorgen we voor een goede inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet en willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

Deze laadvisie richt zich op de volgende gebruikersgroep: personenvervoer. We laten vooralsnog buiten beschouwing: doelgroepenvervoer/taxi's/openbaar vervoer/lichte logistieke voertuigen/zware logistieke voertuigen/mobiele werktuigen/vaartuigen. Indien zich kansen voordoen ten aanzien van deze gebruikersgroepen, gaan we de mogelijkheden verkennen. Dit doen we niet zelf, maar laten we aan de markt.³

De overstap naar elektrisch rijden verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenvervoer is de overstap al volop gaande en hebben we redelijk zicht op wat er nodig is. Voor bijvoorbeeld zwaar vrachtvervoer is nog onzeker in hoeverre elektrisch rijden uitkomst biedt en zo ja, wat de behoefte is aan laadinfrastructuur. We verwachten dat ook bestelwagens, taxi's en voertuigen voor het doelgroepenvervoer steeds meer overstappen naar elektrisch. Een deel van die voertuigen gaan 's avonds mee naar huis en laadt in de wijk.

We herijken onze visie elke vijf jaar, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op elk moment een passende laadinfrastructuur hebben.

1.4 Uitgangspunten voor de uitrol

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

- **Dekkend:** We willen dat EV-rijders nooit lang hoeven te zoeken, voor ze een laadpaal tegenkomen.
- **Toegankelijk:** Laadpunten moeten voor iedereen eenvoudig te gebruiken zijn. Daarom streven we ernaar dat de werkwijze en het gebruik van de laadinfrastructuur zoveel mogelijk is gestandaardiseerd.
- **Betaalbaar:** We zorgen ervoor dat laadsessies betaalbaar blijven.
- **Veilig:** Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid als digitale veiligheid oftewel cyber security.

We kunnen deze doelen alleen behalen in samenwerking met de netbeheerder en uitvoerende marktpartijen, maar houden zelf de regie.

1.5 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken bespreken we de integrale laadvisie in meer detail. In hoofdstuk 2 beschrijven we allereerst de uitgangssituatie: hoe ziet de laadinfrastructuur in gemeente Hellendoorn er nu uit? Welke ontwikkelingen en trends spelen en met welke kaders en welk aanpalend gemeentelijk beleid

2) Een laadpunt is de elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker van een elektrisch motorvoertuig op wordt aangesloten. Een laadpaal heeft over het algemeen 2 laadpunten.

3) Zie voor een toelichting op de gebruikersgroepen bijlage II.

hebben we te maken? Hoofdstuk 3 beschrijft de prognoses voor de komende jaren, waarna we in hoofdstuk 4 onze strategische keuzes toelichten. In hoofdstuk 5 gaan we in op de gebruikersgroep[en] waar de laadvisie zich op richt. Tot slot beschrijft hoofdstuk 6 hoe we de uitvoering van deze visie organiseren.

In de bijlagen geven we een begrippenlijst (Bijlage I) en een overzicht van de relevante gebruikersgroepen (Bijlage II).

2. Kenmerken laadinfrastructuur

We onderscheiden laadinfrastructuur naar twee kenmerken: op welke grond een laadpunt zich bevindt en op welk vermogen geladen kan worden.

2.1 Typen laadinfrastructuur

Het laadnetwerk bestaat uit laadpunten in de publieke, semipublieke en private ruimte. Waar de paal staat, bepaalt mede de toegankelijkheid. 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.

Sinds een aantal jaar werken we aan de uitrol van publieke laadinfrastructuur om te voorzien in de toenemende behoefte. Daarnaast mag iedereen een laadpunt realiseren op eigen terrein en deze op een parkeerplek op eigen terrein beschikbaar stellen voor derden.

Een actuele kaart hoe het (semi)publieke laadnetwerk in gemeente Hellendoorn (Nijverdal, Hellendoorn, Haarle) eruit ziet vind je op www.oplaadpalen.nl. In Daarle en Daarlerveen bevindt zich elk een laadpaal.

2.2 Soorten laadpunten

Laadpunten kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren:

1. **Regulier laden:** laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren. Reguliere laadpunten kunnen individueel worden geplaatst, of geclusterd worden op een laadplein.
2. **Snelladen:** laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in kortere tijd kunnen opladen. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling. We onderscheiden drie subcategorieën:
 - a. **Kortparkeerladen of semi-snelladen**
Laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW, deze worden steeds meer geplaatst bij onder andere supermarkten, hotels en vergaderlocaties.
 - b. **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.
 - c. **Ultrasnelladen voor openbaar vervoer en logistiek**
Laadpunt met een vermogen hoger dan 350 kW, bijvoorbeeld een pantograaf. De laadpunten zijn geschikt om grote voertuigen zoals vrachtwagens en bussen in korte tijd te laden.

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.

3. Ontwikkelingen

3.1 Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik

We verwachten dat in de toekomst laden steeds efficiënter verloopt. In de toekomst kan eenzelfde aantal laadpunten meer EV-rijders bedienen dan nu het geval is. Die verwachting is gebaseerd op een aantal ontwikkelingen:

- **Efficiëntere voertuigen** Volledig elektrische voertuigen krijgen een steeds grotere actieradius. Nieuwe modellen hebben een betere accucapaciteit en zijn steeds vaker technisch geschikt om op hogere vermogens te laden.
- **Efficiëntere laadpunten** Het aantal snelladers neemt toe, vooral langs snelwegen, maar ook binnen gemeentegrenzen.

- *Efficiënter laadpaalgebruik* Er zijn meerdere manieren om laadpaalkleven tegen te gaan, zoals tarifiering en social charging apps.

3.1.1 Slim laden

Slim laden is een brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Een laadsessie kan bijvoorbeeld sneller of langzamer verlopen. Minimaal betekent slim laden dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, 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 aspect 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. Bi-directioneel laden staat nog in de kinderschoenen, maar binnen de Proeftuin Slimme Laadpleinen wordt de techniek al volop getest.

3.1.2 Wet- & regelgeving

Nederland en Europa bouwen aan wet- en regelgeving voor elektrisch laden. We vinden het belangrijk om deze ontwikkelingen te volgen en zodra er wijzigingen zijn, passen we onze werkwijze aan.

Onderwerpen waar Nederland aan werkt, zijn onder andere:

- Brandveiligheid in parkeergarages;
- Digitale veiligheid;
- Prijstransparantie, zodat voor de gebruiker vooraf duidelijk is wat het laden kost.

Nu al relevant zijn de Europese richtlijnen voor de energieprestatie van gebouwen: de Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III⁴). Nederland heeft deze vastgelegd in het Bouwbesluit. De richtlijn verplicht om laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen aan te leggen bij nieuwbouw, bij ingrijpende renovaties of bij bestaande grotere gebouwen, ook als deze niet worden verbouwd.

3.2 Energietransitie

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

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

Deze informatie nemen we ook mee in de Regionale Energiestrategie (RES) en de netimpactberekening die in dat kader periodiek wordt uitgevoerd. In de RES staan de regionale keuzes voor de opwekking van duurzame elektriciteit, de warmtetransitie in de gebouwde omgeving en de daarvoor benodigde opslag- en energie-infrastructuur.

Ons uitgangspunt is dat de stroom op publieke laadinfrastructuur groen is. De laadpunten in de publieke ruimte zijn ook geschikt voor slim laden, wat de piekvraag vermindert. We volgen de ontwikkelingen en pilotprojecten op verschillende plekken in Nederland. De mogelijkheden voor slim laden zijn nog geen voldongen feit. Onderzoek en experimenten zijn de komende jaren nodig om te bepalen hoe we slim laden het beste kunnen implementeren in onze laadinfrastructuur.

3.3 Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid

Deze laadvisie raakt verschillende bestaande beleidskaders waarmee we in de uitwerking rekening houden. De volgende beleidskaders zijn van belang:

Mobiliteitsvisie Op weg naar de toekomst – 2018-2030

Mobiliteit en bereikbaarheid worden steeds meer een gezamenlijke verantwoordelijkheid van individuen, bedrijven, overheden en andere organisaties. Ieder heeft belang bij een goede bereikbaarheid en een duurzame mobiliteit, maar iedereen kan ook een eigen bijdrage leveren aan de oplossing van de problemen. De overheid neemt afscheid van zijn monopolie op het oplossen van mobiliteitsvraagstukken, deels om budgettaire redenen maar zeker ook omdat de maatschappij hierom vraagt. De mobiliteitsvisie en de uitgangspunten die erin worden gehanteerd, staan niet op zichzelf. Mobiliteit en de effecten daarvan zijn vervlochten met andere beleidsvelden. Zo hebben het lokale gezondheidsbeleid, duurzaamheids- en energiebeleid, geluidbeleid, woonbeleid en het beleid op recreatie en toerisme niet alleen

4) Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer – EPBD III

onderlinge verbindingen, maar zijn er ook mobiliteitscomponenten die dit beleid belangrijk beïnvloeden. Een belangrijk document voor het beleid in onze gemeente is de omgevingsvisie. Ook mobiliteitsaspecten hebben hierin een plaats gekregen. Met de komst van de Omgevingswet medio 2021 zullen strategische onderdelen van de mobiliteitsvisie overgaan naar de omgevingsvisie.

De gemeente gaat door met het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer als duurzame manier van vervoer. Ook wordt het rijden met schone voertuigen gestimuleerd. Zeker op de lange termijn zijn hier belangrijke voordelen te behalen. Voor de gemeente ligt hier een voorwaardenscheppende taak. Zo kan de gemeente het gebruik van elektrisch vervoer stimuleren door meer laadpalen te plaatsen op straat en in de parkeergarage. En ze kan het goede voorbeeld geven door zelf met elektrische auto's te gaan rijden. We zetten niet alleen in op het verbeteren van de fysieke leefomgeving maar ook op het verbeteren van luchtkwaliteit, het terugdringen van geluidsoverlast en CO₂ uitstoot en op energiebesparing. Op de lange termijn zullen er steeds meer schone en stille voertuigen komen. Daar waar mogelijk passen we 'Smart Mobility' toe om maximaal te profiteren van technische mogelijkheden en big data om vervoer zo veilig en efficiënt mogelijk te maken. We stimuleren het gebruik van de (elektrische) deelauto.

Klimaat/RES

In 2015 volgde uit de internationale klimaatop in Parijs het 'Akkoord van Parijs'. Ook Nederland ondertekende dat akkoord en stemde daarmee in de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder de 2 graden Celsius, met een duidelijk zicht op 1,5 graden Celsius. Dit om grotere veranderingen in het klimaat, en de gevolgen daarvan, tegen te gaan (o.a. intensere en frequentere hittegolven, meer en vaker zware regen, vaker droogte). Zodoende houden we een leefbare aarde. Uit het recente IPPC rapport (2021) blijkt dat als we de opwarming van de aarde en klimaatverandering willen beperken, het nodig is om de CO₂ uitstoot te minimaliseren.

Regionale Energie Strategie (RES)

De RES Twente 1.0 is een regionale strategische koers voor 2030 die zich richt op een haalbaar en betaalbare energietransitie, mét oog voor de verschillende belangen en andere maatschappelijke opgaven. In het 'Stappenplan RES Hellendoorn' is de opgave voor het realiseren van hernieuwbare energie binnen Hellendoorn vastgesteld (107 GWh in 2030, opgewekt binnen onze gemeentegrens).

Transitievisie Warmte

De transitievisie warmte beschrijft de uitgangspunten voor de toekomstige overgang naar duurzame warmte: het verwarmen van woningen en gebouwen zonder aardgas. De visie gaat in op de mogelijke alternatieven voor aardgas per wijk of gebied, en op welke termijn dit plaats gaat vinden.

Uitvoeringsprogramma Duurzame Energievisie Hellendoorn

In het 'Uitvoeringsprogramma Duurzame Energievisie Hellendoorn' worden de projecten beschreven die een bijdrage leveren aan de doelstelling om 20% CO₂ in het jaar 2025 te reduceren ten opzichte van 2008 (vastgelegd in de 'Duurzame energievisie Hellendoorn'). De projecten zijn een combinatie van energiebesparende maatregelen en het vervangen van fossiele brandstoffen door duurzame energie.

Het uitvoeringsprogramma is een belangrijke tussenstap voor de doelstelling van 2030 (49% CO₂ reductie) en een stap naar de doelstelling van 2050 (95% CO₂ reductie). Tevens sluit het aan op de Regionale Energie Strategie Twente (RES-Twente), die tijdens de looptijd de fase ingaat van vergunningverlening en realisatie.

4. Opgave

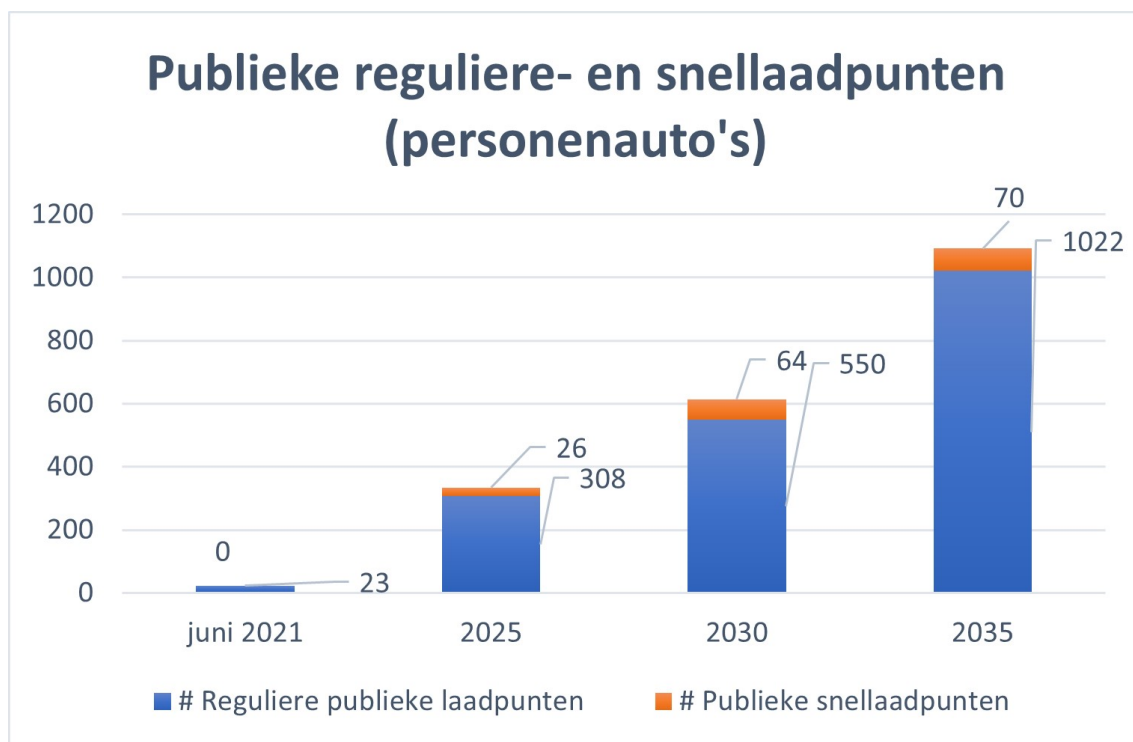
4.1 Inleiding

Om inzicht te krijgen in hoeveel laadpunten er nodig zijn, hebben we gebruik gemaakt van de prognoses van ElaadNL, de zogeheten Outlooks, van juni 2021. De prognoses zetten we af tegen de huidige situatie. Zo maken we de opgave voor de komende periode concreet. Het doel is daarbij niet om het aantal voorspelde laadpunten te realiseren, maar om te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit en om de ontwikkeling van elektrisch vervoer niet te beperken.

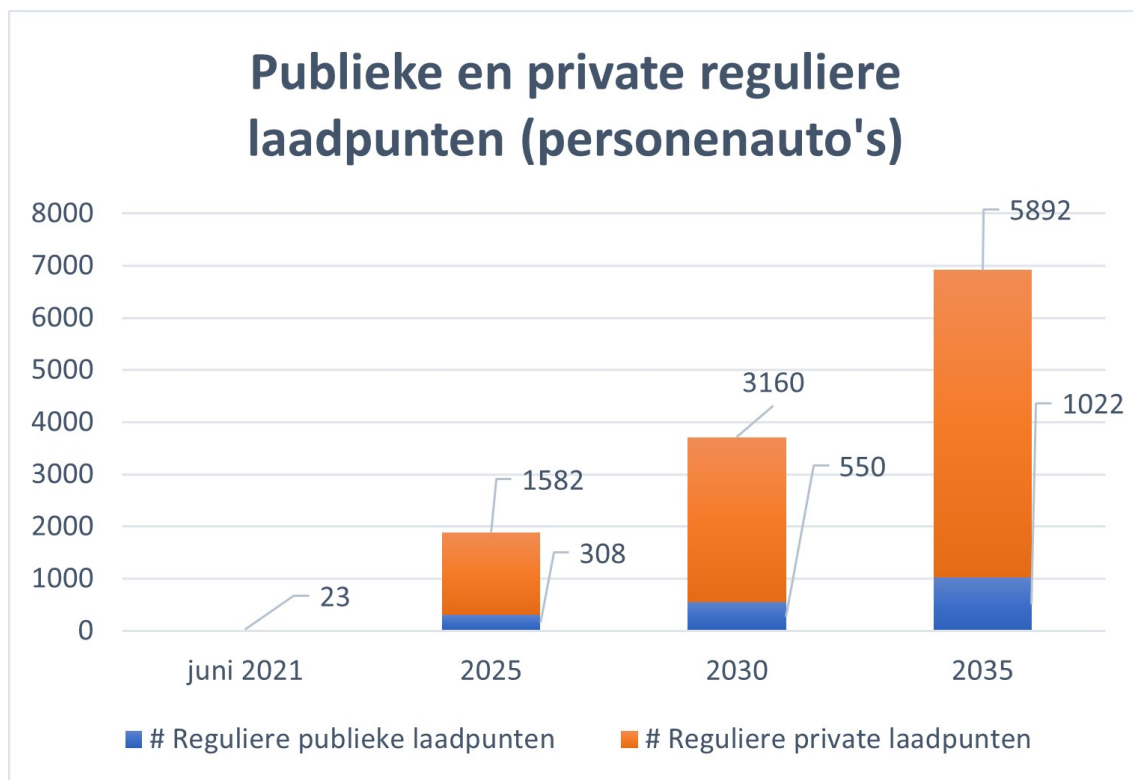
De prognoses geven inzicht in het aantal benodigde publieke en private laadpunten en het aantal benodigde reguliere en snellaadpunten, voor de periodes 2025, 2030 en 2035. ElaadNL gebruikt voor de Outlooks veel openbare databestanden, zoals gegevens over kavels (eigen oprit) en demografische en welvaartsgegevens (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. Op basis van deze gegevens heeft ElaadNL drie scenario's ontwikkeld, waarvan het midden-scenario als leidraad voor deze laadvisie dient. Omdat er onzekerheden in de prognoses zitten en semipublieke laadpunten niet apart zijn weergegeven, houden we de ontwikkelingen goed in de gaten en stellen als nodig onze doelstellingen bij.

4.2 Prognose benodigde laadpunten

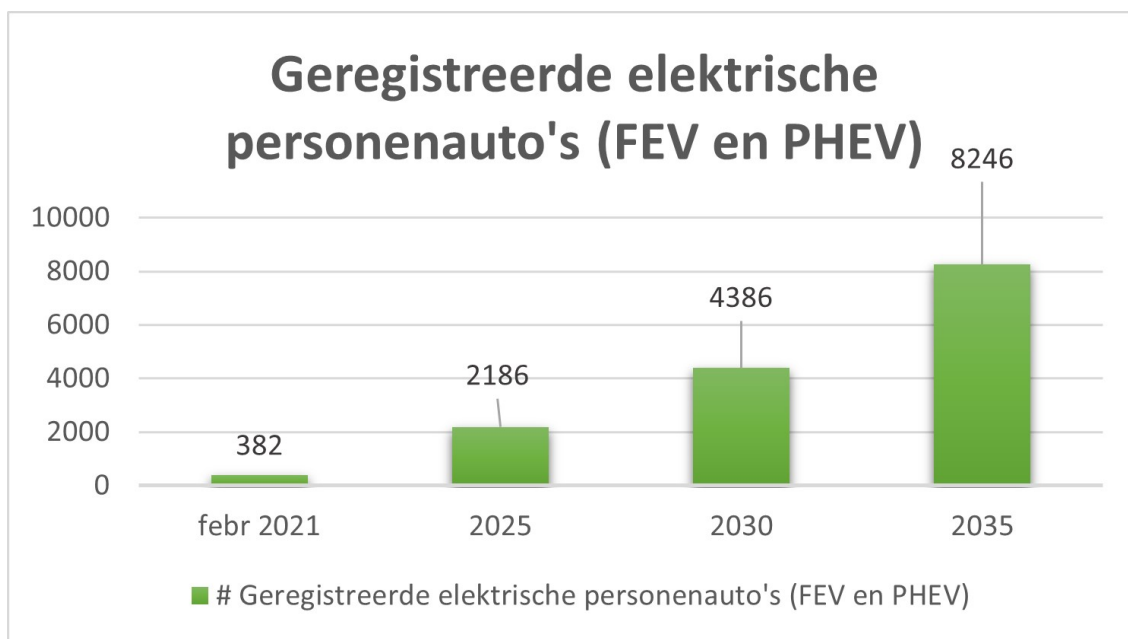
Momenteel zijn er ongeveer 23 laadpunten in gemeente Hellendoorn, volgens de Klimaatmonitor. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien, zijn ongeveer 308 laadpunten nodig. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer 550 en 1022 laadpunten nodig voor deze gebruikersgroep. Hiervoor zijn de data van de Klimaatmonitor en de prognoses van ElaadNL gebruikt.



Afbeelding 1



Afbeelding 2



Afbeelding 3

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. Wel is de verwachting dat er verhoudingsgewijs minder laadpunten per elektrische auto nodig zijn dan in de huidige situatie, zoals beschreven in 2.2.

In de Outlooks is rekening gehouden met deze ontwikkelingen.

5. Strategische keuzes

Elke gebruikersgroep heeft een andere laadbehoefte: waar wordt geladen, hoe vaak wordt geladen en hoe hoog het gewenste laadvermogen is, verschilt. Wij richten ons op de gebruikersgroep personenvervoer.

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

5.1 Type laadinfrastructuur: privaat, semipubliek 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 semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten voor de gebruikersgroepen bewoners en bezoekers. Daarbij houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente.

5.2 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.

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten, zoals aangegeven in paragraaf 4.1. Reguliere laadpalen kunnen los worden geplaatst, of geclusterd in een laadplein. De aanleg van laadpleinen is weliswaar in eerste instantie complexer, maar met name op locaties waar meerdere gebruikers tegelijk willen laden is een laadplein een goede oplossing. Op die manier beperken we de ruimtelijke impact elders en voorkomen we zoekverkeer van EV-rijders op zoek naar een beschikbare laadpaal. Ook zien we laadpleinen als een goede oplossing op hub-locaties. Een optie is de combinatie met deelauto's.

Als gemeente willen we op dit moment geen actieve rol spelen in snelladen. De ruimte op het elektriciteitsnet is beperkt. Snelladers hebben een zwaardere netaansluiting nodig dan reguliere laadpunten.

Indien er een verzoek komt voor het plaatsen van een snellader, bekijken we, met een positieve grondhouding, of dit een mogelijkheid is.

5.3 Uitvoeringsmodel

We geven de voorkeur aan verschillende uitvoeringsmodellen in verschillende fasen. We zijn voornemens om in de komende fase (vanaf 2022) te kiezen voor een regionaal concessiemodel. Dit gaat binnenkort worden aanbesteed. Het regionaal concessiemodel wil zeggen dat een of meerdere CPO's het exclusieve plaatsingsrecht krijgen voor publieke laadpunten. We sluiten aan bij een concessie van regio Oost-Nederland (provincies Gelderland en Overijssel). Tot die tijd wordt het openmarktmodel gehanteerd om toch te kunnen voorzien in tijdig voldoende laadpalen, wat wil zeggen dat meerdere CPO's aanvragen kunnen doen om laadpunten te plaatsen en exploiteren. Op dit moment is Allego de enige die hiervoor een overeenkomst met de gemeente heeft gesloten.

We kiezen voor deze samenwerking in de komende fase, omdat er relatief weinig ambtelijke capaciteit voor nodig is. Met een regionale concessie kunnen we meeliften op locaties die wel aantrekkelijk zijn voor de markt. Tot nu toe heeft het openmarktmodel redelijk gewerkt, maar we verwachten naar de toekomst door samenwerking een versnelling, dan wel kwaliteitstoename te kunnen realiseren.

5.4 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 lange doorlooptijden. De behoefte om (ook) proactief 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/strategisch/op basis van data plaatsen.

Vraaggestuurd

We kiezen voor vraaggestuurde plaatsing, waarbij bewoners en forenzen 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. Daarbij accepteren we dat de doorlooptijden langer zijn dan bij datagedreven plaatsing. De tijd tussen aanvraag en realisatie bij vraaggestuurde plaatsing is gemiddeld zes maanden. 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/plaatsing op basis van data willen we ook laadpunten kunnen realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen, zoals eventueel een toeristische trekpleister/logistiek knooppunt of standplaats voor doelgroepenvervoer. Daarmee faciliteren we bezoekers van onze gemeente. Afhankelijke van de uitkomsten van de concessie is het mogelijk dat voor deze strategische plaatsing een financiële bijdrage van de gemeente nodig is. Of een strategische laadpunt werkelijk realiseerbaar is, hangt af van de hoogte van de bijdrage. De gemeente heeft op dit moment geen budget voor het plaatsen van strategische laadpunten.

Plaatsing op basis van voorspellende data

Datagedreven plaatsing is een relatief nieuwe aanpak en de werkwijze is nog niet uitgekristalliseerd. We gebruiken verschillende databronnen om de behoefte aan laadpunten te voorspellen. Op basis daarvan gaan we laadpunten voor-de-vraag-uit plaatsen. Dit verkort de doorlooptijd, zodat bewoners en forenzen niet onnodig lang op laadmogelijkheden hoeven te wachten. Ook maakt dit de uitrol beter planbaar. We combineren dit vooralsnog met vraaggestuurde/strategische plaatsing. De vraag naar laadpunten gaat niet geleidelijk. Het zou kunnen dat de vraag richting 2025 steeds sneller toeneemt. Indien mogelijk stappen we van vraaggestuurde plaatsing over op datagedreven plaatsing, als de aanvragen explosief stijgen per maand.

5.5 Participatie

Gemeente Hellendoorn vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners informeren we bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken. Dit betekent dat we inwoners met goede informatie op de hoogte houden van verkeersbesluiten die zijn gepubliceerd. Dit kan door te wijzen op de gebruikelijke manier van publiceren van verkeersbesluiten of door het actief weergeven van gepubliceerde verkeersbesluiten op de gemeentelijke website bijvoorbeeld. Indien er laadpleinen gerealiseerd gaan worden, raadplegen we de inwoners (in de buurt van het beoogde laadplein). Dit betekent dat we luisteren naar de inbreng van inwoners over de voorgenomen locaties voor deze laadpunten en dit meenemen in de verdere uitwerking. We houden de mogelijkheid om beargumenteerd af te wijken van de voorstellen.

6. Gebruikersgroepen

Hellendoorn kent verschillende gebruikersgroepen die (op termijn) overstappen naar elektrisch rijden, met elk hun eigen kenmerken en behoeftes aan laadinfrastructuur. In dit hoofdstuk beschrijven we voor de gebruikersgroep personenvervoer op welke laadoplossingen we inzetten. In bijlage II geven we een overzicht van de relevante gebruikersgroepen. Voor de gebruikersgroepen die we nu niet meenemen in onze visie geldt dat we de ontwikkelingen volgen en indien nodig onze visie en ons beleid aanpassen.

6.1 Personenvervoer

Voor personenvervoer maken we onderscheid tussen inwoners en bezoekers, waarbij we bezoekers verdelen in recreatief en werkgerelateerd bezoek.

- *Inwoners.* De voornaamste laadoplossing voor bewoners met een eigen parkeerplaats is privaat laden op eigen terrein. Voor inwoners die elektrisch rijden en geen toegang hebben tot een privaat dan wel semipubliek laadpunt, zetten we in op voldoende publieke laadpunten verspreid over de gemeente.
- *Bezoekers recreatief.* Hieronder valt bezoek aan vrienden en familie maar ook bezoek aan toeristische locaties en het centrum van de dorpen. De eerste groep maakt voornamelijk gebruik van publieke laadpunten in woonwijken. Daarvoor zetten we in op een dekkend netwerk van publieke laadpunten verspreid over de gemeente, zodat er binnen redelijke afstand een laadpunt beschikbaar is. De laadbehoefte van bezoekers aan toeristische locaties en het centrumgebied wordt waar mogelijk ingevuld door private en semipublieke laadpunten bij de betreffende toeristische locatie. Snellaadpunten vormen een belangrijk vangnet voor bezoekers die lange ritten maken.
- *Bezoekers werk.* De laadbehoefte van werkgerelateerd bezoek wordt waar mogelijk ingevuld met private en semipublieke laadpunten bij onder andere kantorencomplexen. Voor bedrijven is dit in de meeste gevallen ook de meest kosteneffectieve optie, omdat zij elektriciteit relatief goedkoop kunnen inkopen. Daarnaast zijn snellaadpunten van belang als vangnet voor bezoekers die lange afstanden moeten rijden en tussen bezoek aan klanten kort de tijd hebben om te laden.

6.2 De logistieke sector

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

Onze gemeente heeft op dit moment geen plannen om een zero-emissiezone voor logistiek in te richten. We verwachten geen direct effect van een grote laadvraag van bestelwagens in onze gemeente. We monitoren de ontwikkelingen en passen indien nodig onze visie en ons beleid hierop aan.

7. Uitvoering en organisatie

7.1 Gemeentelijke organisatie

De wethouder voor verkeer is bestuurlijk opdrachtgever voor de realisatie van openbare laadinfrastructuur. Voor de uitrol is de afdeling Openbare ruimte verantwoordelijk. Indien de omvang en de aard van de opgave sterk wijzigt, is het zaak om opnieuw te kijken hoe deze opgave georganiseerd wordt binnen de gemeentelijke organisatie.

De opschaling van laadinfrastructuur vraagt om grotere uitvoeringskracht en verdere professionalisering van het werkproces. Ook is het belangrijk dat het onderwerp structureel aandacht krijgt bij meerdere gemeentelijke afdelingen, die op de hoogte zijn van elkaars werk en visie, zoals duurzaamheid/ruimtelijke ordening/industrie/toerisme.

7.2 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 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 ruimte⁵. Daarnaast zijn de bewoners, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar we mee samenwerken en afstemmen. Ook werken we samen met de gemeenten in Overijssel / Twente en zo nodig met het lokale duurzaamheidsorganisaties, ondernemersvereniging, wijkvereniging en plaatselijk belangen.

7.3 Monitoring

5) Zie voor meer informatie de Gelders-Overijsselse Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (GO-RAL).

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.

7.4 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. Voor de plaatsing van strategische laadpunten/snellaadpunten/laadpleinen/innovatie-projecten/datagedreven uitrol is naar verwachting wel budget nodig. De uitrol van laadinfrastructuur en de uitvoering van deze laadvisie vraagt wel ambtelijke capaciteit.

Voor reguliere laadpalen die we op aanvraag plaatsen, gaan we uit van een ambtelijke capaciteitsbijdrage van acht uur per laadpaal. Dit is bestemd voor onder meer het nemen van het verkeersbesluit en het proces van afstemming en plaatsing. Op dit moment past dit binnen de beschikbare uren. Uit ervaring van andere gemeenten blijkt dat de ambtelijke capaciteitsbijdrage voor een laadplein ongeveer 40 uur is en voor een snellader ongeveer 20 uur. Hiervoor is momenteel geen ruimte. Wanneer dit aan de orde komt, wordt dit meegenomen bij het opstellen van de jaarlijkse teamplannen.

Afhankelijk van de regionale concessie is per reguliere laadpaal een gemeentelijke bijdrage nodig van € 150,- tot € 300,- voor aanvullende werkzaamheden, zoals het verkeersbord en snoeiwerkzaamheden. Dit wordt momenteel gefinancierd in de reguliere budgetten verkeersmaatregelen en onderhoud. Wanneer er een exponentiële groei van laadpunten plaatsvindt, moet hiervoor extra budget worden vrijgemaakt in de begroting. Daarnaast verwachten we dat voor de plaatsing van strategische laadpalen een gemeentelijke bijdrage nodig is van € 1000,- tot € 1500,-, plus een bijdrage van € 150,- tot € 300,- voor aanvullende werkzaamheden. Ook hiervoor is op dit moment geen budget beschikbaar.

II. te bepalen dat dit besluit in werking treedt op de dag, volgende op die van zijn bekendmaking.

Burgemeester en Wethouders voornoemd,
de secretaris, de burgemeester,

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.

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.

Zero-emissielogistiek (ZE-logistiek)

Zonder uitstoot van schadelijke stoffen goederen verplaatsen voor bijvoorbeeld bouw, retail, afval, horeca, en e-commerce. Voertuigen rijden op elektriciteit of waterstof.

Zero-emissiezones (ZE-zones)

Zones waarbinnen geen logistieke voertuigen mogen komen die emissies uitstoten.

Bijlage II Overzicht gebruikersgroepen

In onderstaande tabel staat een overzicht van de verschillende gebruikersgroepen en de verwachte laadoplossingen

| Gebuiers- groep | Voertuigtype | Regulier laden (<22 kW) | Kortparkeerladen en/ of Ultrasnel- laden voor personenvervoer (22- 350 kW) | Ultrasnelladen voor zwaar transport zoals logistiek, busvervoer (>350kW) |
|--|---|--|---|---|
| Personen- vervoer particulier (woon- werk en bezoekers) | Personenau- to | Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting Semipubliek: parkeergarages, horeca, win- kelcentra Publiek: publieke parkeergarages en openba- re ruimte | Privaat: n.v.t. Semipubliek: winkelcentra, stand- markten, tankstations, horeca Publiek: snel(bij)laden in hubs en openbare ruimte | Voorlopig niet van toe- passing |
| Doelgroe- penver- voer | Personenau- to Personenbus | Zie personenauto's Zie bestelwagens | | |
| Taxi's | | Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting stalling- depot Semipubliek: parkeergarages, horeca, win- kelcentra en taxistandplaatsen Publiek: publieke parkeergarages en openba- re ruimte | Privaat: snellader bedrijf Semipubliek: parkeergarages, horeca, win- kelcentra, standplaatsen, tankstations en op bedrijfsaansluit- ting stallingdepot Publiek: snel(bij)laden op stand- plaatsen, strategische hubs, publie- ke parkeergarages en openbare ruimte | Voorlopig niet van toe- passing |
| Openbaar vervoer | Bus | n.v.t. | Privaat: remise concessiehouder en via opportunityladen (eigen laadinfra) bij eindhaltes buslijnen Semipubliek: n.v.t. Publiek: n.v.t. | Privaat: remise conces- siehouder en via oppor- tunityladen (eigen laadinfra) bij eindhaltes buslijnen Semipubliek: n.v.t. Publiek: n.v.t. |
| Lichte lo- gistieke voertuigen | Bestelwa- gens Light electric vehicles LEV's, (o.a. fiets en brom- fiets) | Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting stalling- depot Semipubliek: parkeergarages, horeca en winkelcentra Publiek : publieke parkeergarages en openbare ruimte Privaat: stopcontact thuis (220 volt) Semipubliek: in fietsenstallingen (220 volt) Publiek: gemeentelijke stallingsplekken (220 volt) | Privaat: snellader bedrijf. Semipubliek: horeca, winkelcentra, tankstations, hubs. Publiek: op strategische hubs, en openbare ruimte. n.v.t. | Voorlopig niet van toe- passing n.v.t. |
| Zware lo- gistieke voertuigen | Vrachtwaa- gens | Privaat: bedrijf/depot Semipubliek: n.v.t. Publiek: n.v.t. | Privaat: bedrijf/depot Semipubliek: laad- en losplekken, tankstations, hubs Publiek: openbare ruimte | Privaat: bedrijf/depot Semipubliek: laad- en losplekken, tankstations, hubs Publiek: Openbare ruimte |
| Mobiele werktuigen | | Er is nog geen duidelijk eindbeeld van tech- nologie en laadbehoefte: van 220 volt tot krachtstroom | | |
| Vaartuigen | | •Walstroom •Wissel- en laadplekken voor accucontainers | | |