



Integrale Laadvisie

23-5-2023

Integrale Laadvisie

Samenvatting

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

Laden stroomlijnen

Vanuit de Integrale Laadvisie komt naar voren dat maximaal gebruik van privé laadinfrastructuur de voorkeur heeft. Dit om het aantal laadpalen in de openbare ruimte zo beperkt mogelijk te houden. Rijders van een elektrisch voertuig (EV-rijders), die geen ruimte hebben voor een privé laadpunt hebben de mogelijkheid uit te wijken naar semipublieke (laadpalen die publiek toegankelijk zijn maar niet in de openbare ruimte staan) en publieke laadpunten¹. We nemen als gemeente de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten die de inrichting van de openbare ruimte zo min mogelijk verstoren.

Momenteel zijn er circa 40 publieke en semipublieke laadpunten in de gemeente. In 2025 zijn ongeveer 300 publieke laadpunten nodig om in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien (prognose van ElaadNL). In 2030 en 2035 groeit dit aantal verder naar respectievelijk ongeveer 640 en 1300 publieke laadpunten voor deze gebruikersgroep. De laadvisie legt de focus op reguliere laad-infrastructuur: laadpalen die zijn aangesloten op een netaansluiting van maximaal 3x35 Ampère.

Concessiemodel

De plaatsing van laadpalen koppelen we aan een zogenaamd concessiemodel. Dit model is opgesteld door de provincies Gelderland en Overijssel in samenwerking met deelnemende gemeenten. Hierbij is sprake van een concessiehouder die het exclusief recht heeft voor plaatsing van reguliere laadinfrastructuur in de openbare ruimte. De plaatsingsperiode van de concessie is 3 jaar met een mogelijke verlenging van twee maal één jaar. In de concessie vallen vier soorten laadpalen: proactieve laadpalen op basis van een plankaart, paal-volgt-auto laadpalen, laadpalen op basis van gebruikscijfers en tenslotte (strategische) laadpalen op aanvraag van de gemeente.

¹ 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.

LAADVISIE



Gemeente Oldenzaal

ONZE GEBRUIKERSGROEP(EN)



AANTAL LAADPUNTEN 2030

Privaat: 1400
Publiek: 640

TYPE LAADINFRA

Gemeente Oldenzaal zet zich voornamelijk in op regulier laden en in een later stadium op snelladen.

TYPE LAADINFRA
reuze 1

UITVOERINGSMODEL

Gemeente Oldenzaal kiest voor de realisatie van de publieke laadinfrastructuur voor een concessiemodel. Dit model is opgesteld door de provincies Gelderland en Overijssel.

UITVOERINGS-
MODEL
reuze 3

PARTICIPATIE

Gemeente Oldenzaal hanteert vooral een informatieve participatie. We informeren inwoners en bezoekers over eventuele nieuwe laadpalen. Over de exacte locatie kunnen zij zienswijzen indienen bij het nemen van verkeersbesluiten.

PARTICIPATIE
reuze 5

SOORT LAADPUNTEN
reuze 2

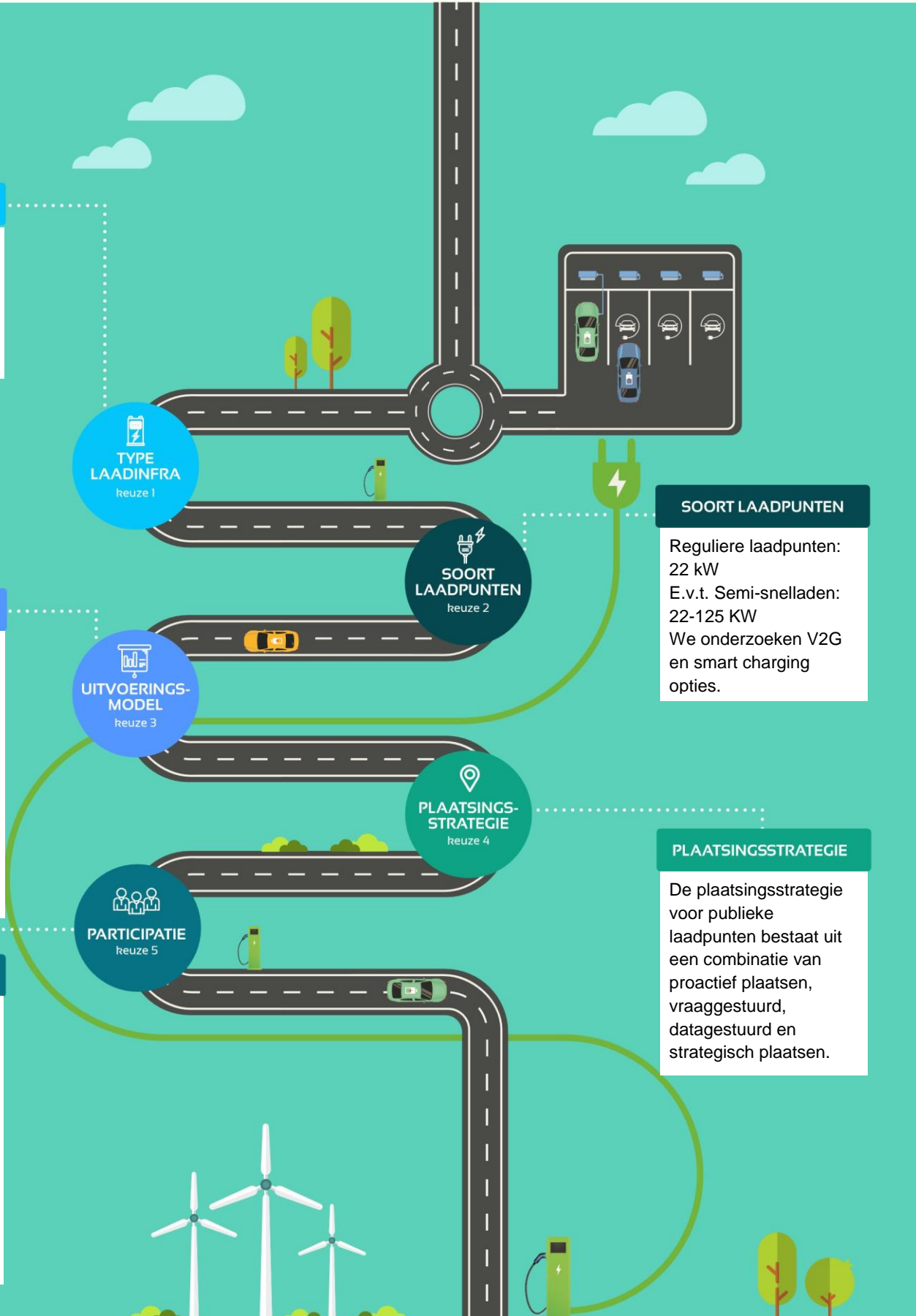
SOORT LAADPUNTEN

Reguliere laadpunten:
22 kW
E.v.t. Semi-snelladen:
22-125 KW
We onderzoeken V2G
en smart charging
opties.

PLAATSINGS-
STRATEGIE
reuze 4

PLAATSINGSSTRATEGIE

De plaatsingsstrategie voor publieke laadpunten bestaat uit een combinatie van proactief plaatsen, vraaggestuurd, datagestuurd en strategisch plaatsen.



Inhoudsopgave

| | |
|--|-----------|
| 1. Inleiding | 6 |
| 1.1 Aanleiding | 6 |
| 1.2 Opgave..... | 6 |
| 1.3 Doel en scope Integrale Laadvisie | 6 |
| 1.4 Uitgangspunten voor de uitrol | 7 |
| 1.5 Leeswijzer | 7 |
| 2. Kenmerken laadinfrastructuur | 8 |
| 2.1 Typen laadinfrastructuur | 8 |
| 2.2 Soorten laadpunten..... | 9 |
| 3. Ontwikkelingen | 10 |
| 3.1 Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik | 10 |
| 3.1.1 Slim laden | 10 |
| 3.1.2 Wet- & regelgeving | 10 |
| 3.2 Energietransitie | 11 |
| 3.3 Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid..... | 11 |
| 4. Opgave | 12 |
| 4.1 Inleiding | 12 |
| 4.2 Prognose benodigde laadpunten | 12 |
| 5. Strategische keuzes | 13 |
| 5.1 Type laadinfrastructuur: privaat, semipubliek en publiek laden | 13 |
| 5.2 Soorten laadpunten..... | 13 |
| 5.3 Uitvoeringsmodel | 13 |
| 5.4 Plaatsingsstrategie: mate van proactieve uitrol | 14 |
| 5.5 Informatie voorziening..... | 14 |
| 6. Gebruikersgroepen | 15 |
| 6.1 Personenvervoer..... | 15 |
| 6.1.1 Fiets | 15 |
| 6.2 De logistieke sector..... | 15 |
| 7. Uitvoering en organisatie | 16 |
| 7.1 Gemeentelijke organisatie | 16 |
| 7.2 Samenwerking en afstemming..... | 16 |
| 7.3 Monitoring | 16 |
| 7.4 Financiële kaders | 16 |

| | |
|----------------------------------|-----------|
| 8. Plaatsingsbeleid..... | 17 |
| 8.1 Plaatsingsstrategie..... | 17 |
| 8.1.1 Realisatiecriteria | 17 |
| Bijlage 1 Plankaart | 19 |

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in Oldenzaal. Dat is ook noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. Het gaat hierbij om een toename van elektrische personenauto's en commerciële voertuigen, zoals bestelwagens. Door de groei van elektrische voertuigen neemt ook de behoefte aan laadinfrastructuur in de openbare ruimte toe.

Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto's emissieloos², voor een belangrijk deel zijn dat batterij-elektrische auto's. Deze auto's kunnen alleen rijden als de (openbare) laadinfrastructuur op orde is. Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten³ zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, een bijlage van het nationale Klimaatakkoord.

Eén van de afspraken is dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid. Voor de gemeente Oldenzaal 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 laadinfrastructuur op te kunnen stellen.

1.2 Opgave

Met ongeveer 40 publieke laadpunten zijn de eerste stappen gezet in de gemeente Oldenzaal, 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 komen. 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, en een deel van de laadpunten krijgt plek in de private ruimte, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen.

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 gemaakt. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen.

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

² Afspraak uit het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' 2017-2021 en het nationale Klimaatakkoord.

³ 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.

we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

Deze laadvisie richt zich voornamelijk op de gebruikersgroep personenvervoer. Parallel aan deze laadvisie lopen gesprekken om ook eventueel lichte logistieke voertuigen hieraan toe te voegen via de Zero-Emissie Stadslogistiek. Deze gesprekken bevinden zich echter nog in de oriëntatiefase.

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 het nog onzeker in hoeverre elektrisch rijden uitkomst biedt en zo ja, wat de behoefte is aan laadinfrastructuur. Indien nodig herijken we onze visie elke twee jaar, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op elk moment een passende laadinfrastructuur hebben.

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

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. We streven naar een maximale loopafstand van 300 meter, maar dit is nu nog niet te garanderen;
- **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 er nu uit? Hoofdstuk 3 gaat in op welke ontwikkelingen en trends er spelen en met welke kaders en welk aanpalend gemeentelijk beleid we te maken hebben. Hoofdstuk 4 beschrijft de prognoses voor de komende jaren, waarna we in hoofdstuk 5 onze strategische keuzes toelichten. In hoofdstuk 6 gaan we in op de gebruikersgroepen waar de laadvisie zich op richt. Hoofdstuk 7 beschrijft hoe we de uitvoering van deze visie organiseren. Tot slot beschrijft hoofdstuk 8 het plaatsingsbeleid.

2. Kenmerken laadinfrastructuur

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

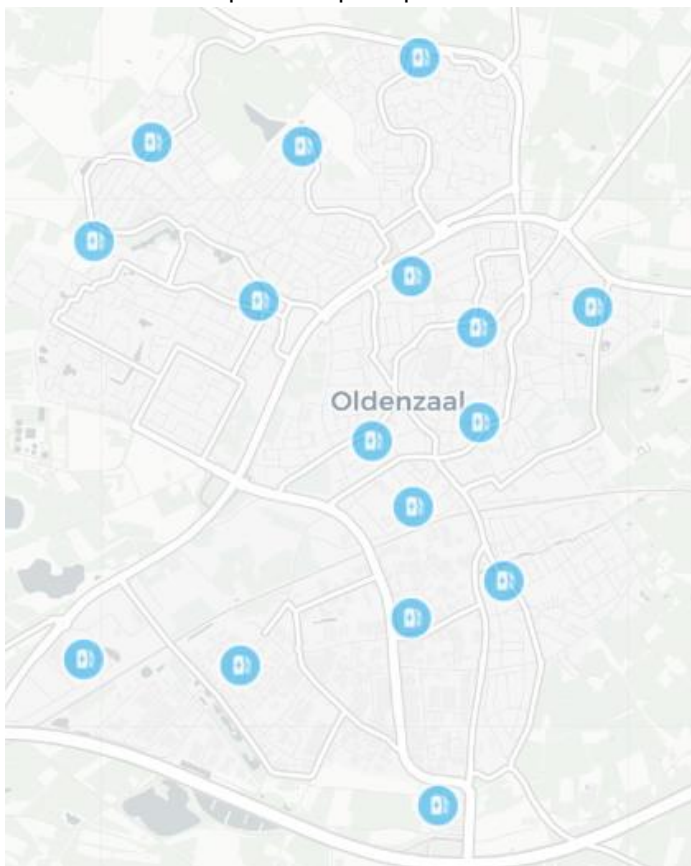
2.1 Typen laadinfrastructuur

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.

Onderstaande kaart geeft een actuele indicatie hoe het (semi)publieke laadnetwerk in de gemeente Oldenzaal eruitziet. Dit zijn ook private laadpunten die open zijn gesteld voor publiek. Een actuele kaart is te vinden op: www.oplaadpalen.nl.



Figuur 1: Aantal (semi)publieke laadpalen Oldenzaal (juni 2021)

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. Voor de gemeente Oldenzaal is ultrasnelladen nog niet relevant.

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. Met deze apps kunnen rijders van elektrische voertuigen data met elkaar delen omtrent het laden en de beschikbaarheid van laadpalen.

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 laadsessies 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 terug leveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Hiermee kunnen pieken en dalen in het energieverbruik worden gebalanceerd. Bi-directioneel laden staat nog in de kinderschoenen, maar het biedt veel perspectief.

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.

⁴ [Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer – EPBD III](#)

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. 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:

- Mobiliteitsbeleidsplan;
- Kadernota Parkeren;
- Regionale Energietransitie (RES)
In de RES staat beschreven hoe Twente stapsgewijs wil bijdragen aan het doel om 49% minder CO₂ uit te stoten in 2030. De twee belangrijkste transitie die voortkomen uit de RES zijn de energie transitie en de warmte transitie. Deze gaan ervoor zorgen dat ook de gemeente Oldenzaal energie gaat opwekken met duurzame bronnen, en wijken van het aardgas afgaan;
- Omgevingsvisie;
- Smart Mobility en Mobility as a Service;
- Smart Mobility is een manier om vervoer binnen de gemeente Oldenzaal veilig en schoon te houden, terwijl inwoners makkelijk van deur naar deur kunnen reizen. Enkele toepassingen van Smart Mobility zijn het creëren van mobiliteitshubs (centrale plekken waar inwoners snel, eenvoudig en comfortabel van vervoersmiddel kunnen wisselen) of het organiseren van Mobility as a Service (deelauto's en ander deel-vervoer). Vervoer dat onderdeel is van Smart Mobility is in de toekomst veelal elektrisch, en maakt dus gebruik van laadpalen.

4. Opgave

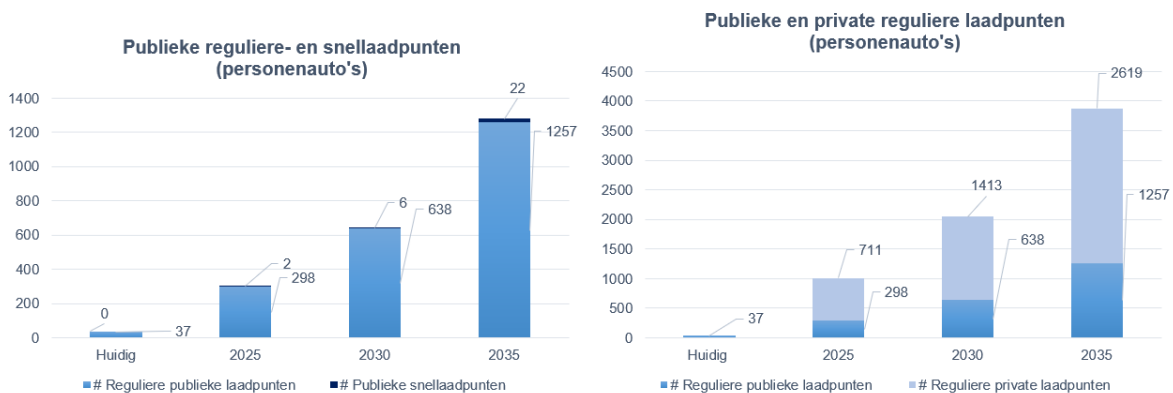
4.1 Inleiding

Om inzicht te krijgen in hoeveel laadpunten nodig zijn, hebben we gebruik gemaakt van de prognoses van ELaadNL. Deze prognoses zetten we af tegen de huidige situatie. Zo maken we de opgave voor de komende periode concreet. Deze prognoses beoordelen we per wijk. 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. Hiervoor worden veel openbare databestanden gebruikt. 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 de NAL 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 heeft Oldenzaal circa 40 publieke laadpunten. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien zijn ongeveer 300 publieke laadpunten nodig voor personenvervoer. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer 640 en 1300 publieke laadpunten nodig. De vraag naar snellaadpunten stijgt tot 2035 naar 22 punten.



Figuur 2: Aantal laadpunten

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.

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 voorlopig alleen op de gebruikersdoelgroep personenauto's.

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's) voor de uitrol van publieke laadpunten;
4. **Plaatsingsstrategie:** vraag gestuurd en/of meer proactief plaatsen;
5. **Informatievoorziening:** 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 eigen terrein indien mogelijk. Dat mag niet ten koste gaan van openbare parkeerplaatsen. 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 deze bewoners en bezoekers. Hierbij houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de stad.

5.2 Soorten laadpunten

Om de laadbehoefte van EV-rijders op te vangen, is minimaal een netwerk van reguliere laadpunten nodig, aangevuld met snellaadpunten als laadoplossing voor bijvoorbeeld bezoekers of logistieke voertuigen. Wij hebben de verantwoordelijkheid over de uitrol van reguliere publieke laadpunten. Deze kunnen los worden geplaatst of geclusterd in een laadplein.

Voor de gemeente zien wij geen taak om zelf snelladers te exploiteren dan wel om deze in concessie te gunnen aan één partij zoals bij de reguliere laadpalen.

Wel zien we een belangstelling van ondernemers om een snellader te realiseren. Voor zover ondernemers deze laadpalen willen realiseren in de publieke parkeerruimte, willen wij dit faciliteren als de locatie en de omgeving dit toelaat tegen een marktconforme vergoeding. Voor de marktconformiteit kijken we naar de tarifiering door andere gemeenten.

Mocht in de toekomst door de laadbehoefte van bijvoorbeeld doelgroepenvervoer of deelauto's de vraag naar snelladers toenemen, kunnen we de gemeentelijke rol hierin herzien als de capaciteit van commerciële snelladers te beperkt is.

5.3 Uitvoeringsmodel

We geven de voorkeur aan het concessiemodel. Dat wil zeggen dat één CPO het alleenrecht heeft om laadpalen te plaatsen in de openbare ruimte, in samenwerking met de gemeente. Wij stellen voorwaarden aan de overeenkomst, maar de aanbieder krijgt de inkomsten. Zij dragen echter ook het risico mee, zoals beheer en onderhoud. Wij stellen echter wel eisen aan de spreiding van laadpunten.

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 enkel vraag gestuurde plaatsing niet 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 zowel vraag gestuurd, strategisch en data-voorspellend gedrag.

Vraag gestuurd

Bij vraag gestuurde plaatsing van laadpalen kunnen bewoners een aanvraag indienen voor een publiek laadpunt. De gemeente zoekt met de CPO een geschikte locatie, gebaseerd op de afstand tot het elektriciteitsnet, de lokale parkeersituatie en de afstand tot de woning van de aanvrager. Tevens wordt er gecontroleerd of de aanvrager geen mogelijkheid heeft om op eigen terrein een laadpunt te realiseren.

Strategisch

Naast vraag gestuurde plaatsing moeten we als gemeente laadpunten realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag (kunnen) doen, zoals het centrum. Daarmee faciliteren we bezoekers van onze gemeente, kan een dekkend netwerk worden gerealiseerd en bereiden we ons voor op de toekomst. Rondom en in het centrum wil de gemeente Oldenzaal een grote hoeveelheid extra laadpalen plaatsen.

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, zodat bewoners en forenzen niet onnodig lang op laadmogelijkheden hoeven te wachten. Ook is de uitrol beter te plannen.

5.5 Informatie voorziening

Wij vinden 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 doen wij via de officiële kanalen middels verkeersbesluiten en publicatie in de KOM.

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.

We nemen verkeersbesluiten op twee manieren: voor individuele aanvragen (paal-volgt-auto principe) en verzamelverkeersbesluiten. In dat geval nemen we een verkeersbesluit voor meerdere locaties en bestemmen we meerdere parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen.

6. Gebruikersgroepen

Oldenzaal 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. 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 werk gerelateerd 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 stad. 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 werk gerelateerd 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.

6.1.1 Fiets

Elektrische fietsen kunnen worden geladen met een 230 volt-aansluiting en kunnen door de uitneembare accu's makkelijk thuis worden geladen. Wel zien we een toenemende behoefte aan fietslaadpunten op strategische locaties, zoals het centrum van de stad. Deze laadbehoefte moet waar mogelijk ingevuld worden met private fietslaadpunten.

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 totale kosten 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. Dit heeft er mee te maken dat bestelwagens vaak zwaarder zijn en meer vermogen nodig hebben.

7. Uitvoering en organisatie

7.1 Gemeentelijke organisatie

De wethouder die verantwoordelijk is voor verkeer & vervoer is bestuurlijk opdrachtgever voor de realisatie van openbare laadinfra-structuur. Team ontwikkeling toetst de voorgenomen locaties van de laadpalen en geeft input voor de te nemen verkeersbesluiten. De verkeersbesluiten worden opgesteld door de vergunningverleners APV/bijzondere wetten. Deze vallen onder team veiligheid, domein Dienstverlening. Procedures rondom zienswijzen en bezwaar en beroep worden door de juristen van team ontwikkeling van domein ruimte behandeld. We zien dat de opschaling van laadinfrastructuur een grotere uitvoeringskracht en verdere stroomlijning van het werkproces vraagt. De ambities in deze laadvisie zijn alleen haalbaar met extra inzet/uren van de vergunningverleners, juristen en verkeerskundigen. Ook is het belangrijk dat het onderwerp structureel aandacht krijgt bij meerdere gemeentelijke teams, die op de hoogte zijn van elkaars werk en visie, zoals ruimtelijke ontwikkeling, realisatie en buitenbeheer.

7.2 Samenwerking en afstemming

Om de doelen uit onze laadvisie te behalen, werken we samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio Gelderland-Overijssel. Dit is een samenwerkingsverband tussen deze provincies en de inliggende netbeheerders. De samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten bij de uitrol van laadinfrastructuur, onder andere door het delen van kennis en het organiseren van aanbestedingen voor laadpunten in de publieke ruimte. Daarnaast zijn de bewoners, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar we mee samenwerken en afstemmen. Ook werken we samen met buurgemeenten Dinkelland, Losser en Tubbergen.

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 we als gemeente eigenaar zijn 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 waar nodig 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 palen, semipublieke laadpunten, laadpleinen en data gedreven uitrol is naar verwachting wel budget nodig. Daarnaast vraagt de uitrol van laadinfrastructuur en de uitvoering van deze laadvisie ambtelijke capaciteit.

8. Plaatsingsbeleid

Het plaatsingsbeleid geeft invulling aan de keuzes die in deze laadvisie zijn gemaakt. Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroep personenvervoer (bewoners en bezoekers) en helpt de gemeente bij de uitvoering.

Voor personenvervoer is op dit moment op veel plaatsen al een bepaalde behoefte aan laadpunten en verwachten we een sterke toename de komende jaren. Voor andere gebruikersgroepen volgen we de ontwikkelingen en als nodig passen we onze visie en plaatsingsbeleid hierop aan.

8.1 Plaatsingsstrategie

De plaatsing van laadpalen gaat volgens de volgende procedures:

- **Vraag gestuurd**
We kiezen voor vraag gestuurde plaatsing, waarbij bewoners en forenzen een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. Daarna zoeken we een geschikte locatie. Dit doen we in samenwerking met de concessiehouder. Daarbij accepteren we dat de doorlooptijden langer zijn dan bij datagedreven plaatsing. We verwachten dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen en monitoren of dit problemen oplevert voor bezoekers. Wanneer blijkt dat er meer aanvragen binnen komen dan we kunnen verwerken, gaan we over tot plaatsing op basis van voorspellende data.
- **Strategisch**
Naast de vraag gestuurde plaatsing willen we ook laadpunten realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen, zoals sport of wijkcentra. Denk hierbij aan de parkeerplaats Ganzenmarkt of sportcentrum Vondersweijde. Rondom en in het centrum wil de gemeente Oldenzaal een grote hoeveelheid extra laadpalen plaatsen.
- **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, zodat bewoners en forenzen niet onnodig lang op laadmogelijkheden hoeven te wachten. Ook maakt dit de uitrol beter planbaar. Deze locaties worden gepresenteerd op een plankaart, welke in de bijlage is bijgevoegd.

Welke locaties geschikt zijn voor laadpalen, leggen we vast in een plankaart (zie bijlage 1). Dit geeft zowel onze organisatie als de netbeheerder houvast en versnelt het proces rond plaatsing. De prognoses per buurt van ElaadNL gebruiken we als uitgangspunt. De NAL heeft een integrale plankaart opgesteld. Op de plankaart zijn mogelijke locaties voor laadpalen weergegeven. Er kunnen nog uitvoeringsrelevante aspecten zijn waardoor nog voor een andere concrete locatie kan worden gekozen. De plankaart is met de concessiehouder en netbeheerder besproken.

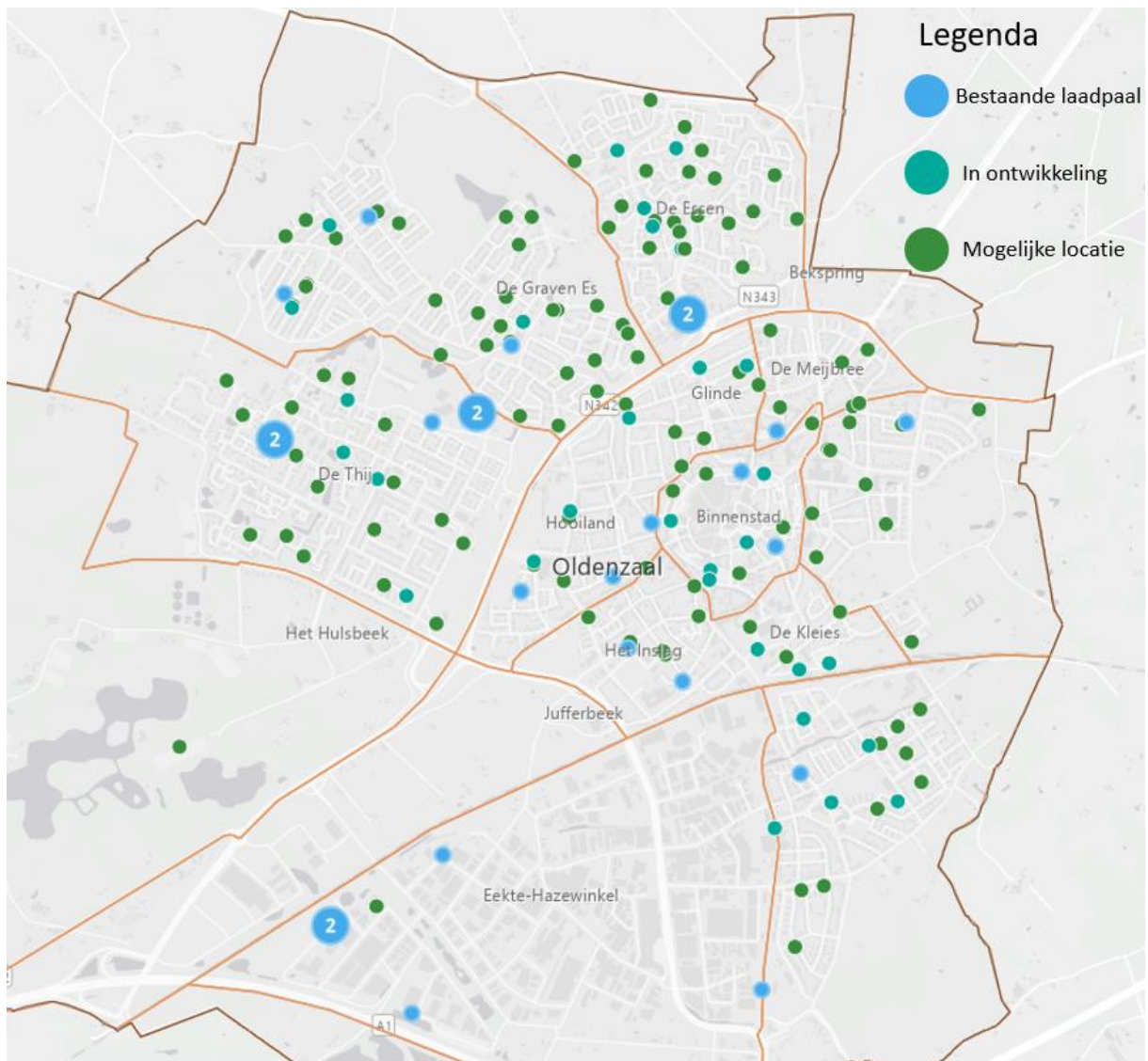
8.1.1 Realisatiecriteria

Bij de realisatie van laadinfrastructuur gelden de volgende criteria:

- de aanvrager is niet in het bezit van een eigen parkeergelegenheid;
- de laadkabel mag niet over het trottoir liggen in verband met de veiligheid;
- laadpalen worden binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet) gerealiseerd. Dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn. Ook wordt er rekening gehouden met voldoende ruimte voor de realisatie van ondersteunende hardware bij grotere aansluitingen zoals de trafo en omvormers;
- laadpalen worden gerealiseerd bij bestaande parkeerplaatsen;

- het parkeerregime is van toepassing. In gebieden waar betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren is ingevoerd of een ander regime van toepassing is, geldt dit regime onverminderd ook voor de bestuurders van elektrische voertuigen;
- parkeerplaatsen van laadpleinen mogen niet ten koste gaan van bestaande groene openbare ruimte;

Bijlage 1 Plankaart



De blauwe stippen geven bestaande laadpalen aan de donkergroene stippen zijn mogelijke locaties voor nieuwe laadpalen en de lichtgroene stippen zijn locaties die in ontwikkeling zijn.

De plankaart is tot stand gekomen op basis van diverse data voorspellende bronnen. Uitvoeringsrelevante aspecten kunnen nog van invloed zijn, waardoor voor een andere concrete locatie wordt gekozen.



Bezoekadres Ganzenmarkt 1
Postadres Postbus 354
7570 AJ Oldenzaal
Telefoon (0541) 58 81 11
E-mail info@oldenzaal.nl
Internet www.oldenzaal.nl

