INTEGRALE LAADVISIE



Gemeente Staphorst

0 Samenvatting

Deze Integrale laadvisie bepaalt de strategie van gemeente Staphorst 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 personenvervoer inclusief deelauto's.

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden is ons eerste uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privé-terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privé-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 24 publieke laadpunten in gemeente Staphorst. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien zijn ongeveer 125 laadpunten nodig. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer 250 en 490 laadpunten nodig voor deze gebruikersgroep.

We geven de voorkeur aan het concessiemodel als uitvoeringsmodel. In de uitrol kiezen we grotendeels voor vraaggestuurde plaatsing. Daarnaast plaatst de exploitant gedurende 2 jaar elk jaar 5 proactieve laadpalen in de gemeente Staphorst.

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

LAADVISIE

Gemeente Staphorst

ONZE GEBRUIKERSGROEP(EN)

AANTAL LAADPUNTEN 2030

250

Inhoud

0 Samenvatting .....

1.1 Aanleiding 5
1.2 Opgave 5
1.3 Doel en scope integrale laadvisie 6
1.4 Uitgangspunten voor de uitrol 6
1.5 Leeswijzer 6
2. Kenmerken laadinfrastructuur 8
2.1 Typen laadinfrastructuur 8
…n laadpunten 8
…n laadpunten 9
…lingen 10
…sche voertuigen en laadpaalgebruik 10
…im laden 10
3.1.2 Wet- & regelgeving 10
3.2 Energietransitie 10
3.3 Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid 11
4. Opgave .....
4.1 Inleiding .....
4.2 Prognose benodigde laadpunten .....
…he keuzes .....
…aadinfrastructuur: privaat, semipubliek en publiek laden .....
…n laadpunten 13
…ringsmodel 13
…ingsstrategie: mate van proactieve uitrol 14
5.5 Participatie 14
6. Gebruikersgroepen 15
6.1 Personenvervoer .....
6.2 De logistieke sector .....
7. Uitvoering en organisatie .....
…entelijke organisatie .....
…werking en afstemming .....
…oring .....
…ciële kaders 17
…grippenlijst 18
BIJLAGE II Overzicht gebruikersgroepen 19

TYPE LAADPUNT

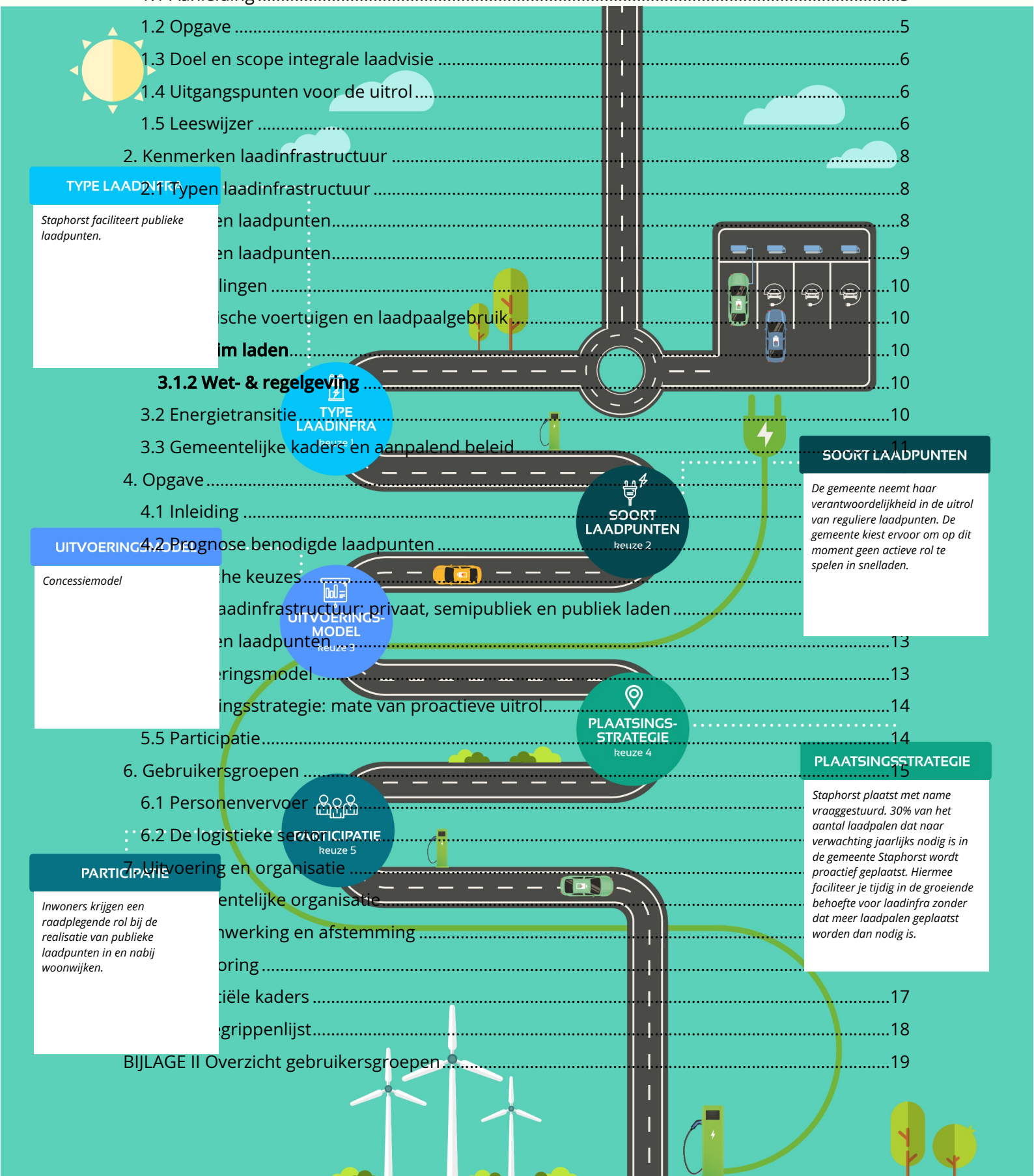
Staphorst faciliteert publieke laadpunten.

UITVOERINGSMODEL

Concessiemodel

PARTICIPATIE

Inwoners krijgen een raadplegende rol bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken.



SOORT LAADPUNTEN

De gemeente neemt haar verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere laadpunten. De gemeente kiest ervoor om op dit moment geen actieve rol te spelen in snelladen.

PLAATSINGSSTRATEGIE

Staphorst plaatst met name vraaggestuurd. 30% van het aantal laadpalen dat naar verwachting jaarlijks nodig is in de gemeente Staphorst wordt proactief geplaatst. Hiermee faciliteer je tijdig in de groeiende behoefte voor laadinfra zonder dat meer laadpalen geplaatst worden dan nodig is.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in gemeente Staphorst. Dat is ook noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. In gemeente Staphorst willen we uitvoering geven aan het thema 'Duurzaam voor elkaar' uit de Omgevingsvisie en en willen we voldoen aan de doelen die gesteld zijn in het nationale Klimaatakkoord.

Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto's emissieloos[1], 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 Staphorst 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

Met ongeveer 24 publieke en naar schatting 29 privé-laadpunten[2] in gemeente Staphorst 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.

Naast reguliere laadpalen willen we ook ruimte bieden om eventueel op innovatieve manieren laadpunten in te passen.

---

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

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 CO_2-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 personenvervoer. Doelgroepen die we vooralsnog buiten beschouwing laten, zijn: taxi's, openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, logistieke voertuigen, mobiele werktuigen en vaartuigen.[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 herijken onze visie elke twee jaar, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op elk moment een passende laadinfrastructuur hebben.

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

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 Staphorst er nu uit? Welke ontwikkelingen en trends spelen en met welke kaders en welk aanpalend gemeentelijk beleid hebben we te maken? Hoofdstuk 3 beschrijft de prognoses voor

[3] *Zie voor een toelichting op de gebruikersgroepen bijlage II.*

de komende jaren, waarna we in hoofdstuk 4 onze strategische keuzes toelichten. In hoofdstuk 5 gaan we in op personenvervoer. 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 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 privé-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;
- **Privé-laadpunt:** Een laadpunt op eigen terrein, aan huis of bij een bedrijf.
- **Semipubliek laadpunt:** Een privé-laadpunt dat is opengesteld voor publiek. Denk aan parkeergarages, tankstations of horeca-locaties. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn;

2.2 Soorten laadpunten

Laadpunten kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren:

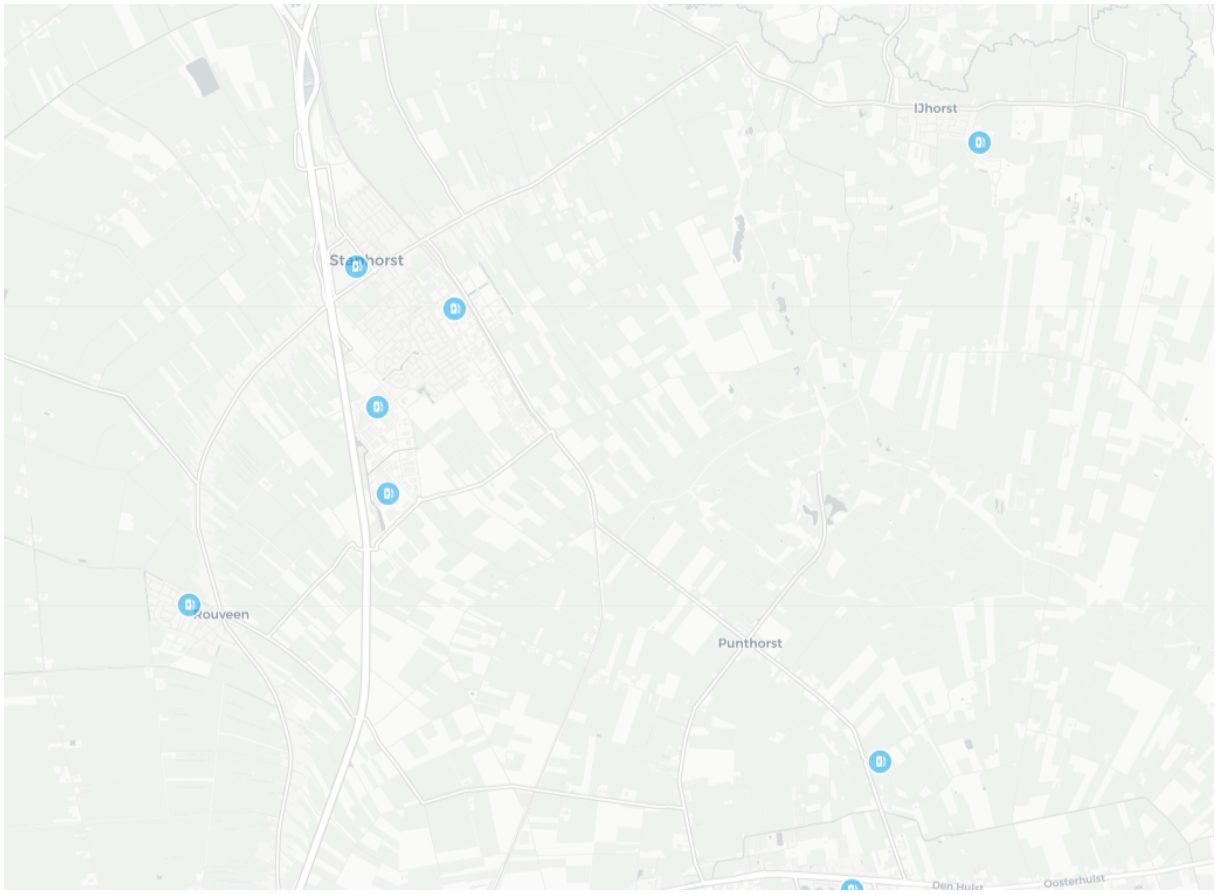
1. **Regulier laden:** laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren. Reguliere laadpunten kunnen individueel worden geplaatst, of geclusterd worden op een laadplein.
2. **Snelladen:** laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee 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 nu laten we het snelladen over aan de markt en richten we ons op het regulier laden in de publieke ruimte.

2.3 Soorten laadpunten

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 gemeente Staphorst eruitziet. Een actuele kaart is te vinden op www.oplaadpalen.nl[4]



[4] *De kaart geeft de locatie van laadpalen aan. Laadpalen bevatten vaak twee laadpunten.*

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 tarifering 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 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 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. De palen die gesplaatst zullen worden zijn in ieder geval geschikt voor bi-directioneel laden.

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 III[5]). 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.

[5] *Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer – EPBD III*

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. Als gemeente staan we open voor eventuele pilotprojecten.

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:

- RES
- Omgevingsvisie
- Bestemmingsplannen/ Omgevingsplannen
- Verkeersplan

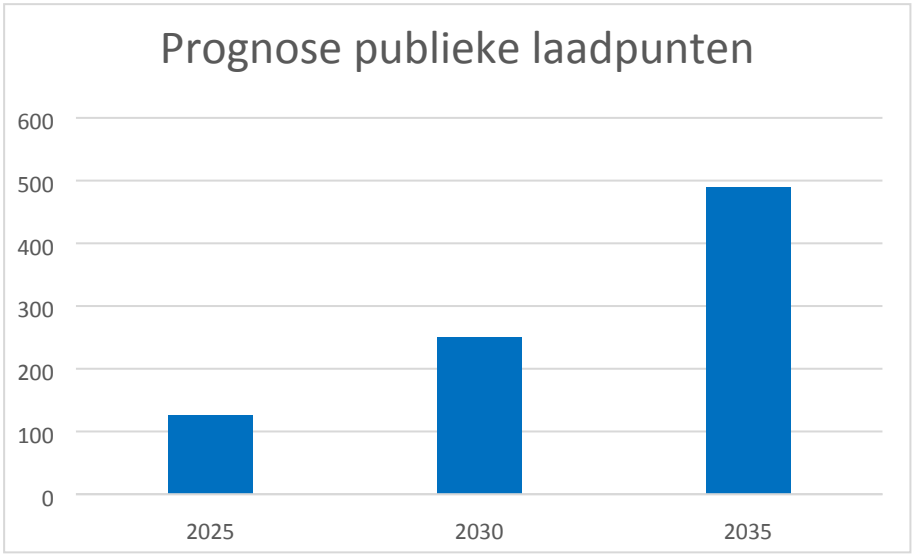
4. Opgave

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 januari 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 24 publieke laadpunten in gemeente Staphorst. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien zijn ongeveer 125 publieke laadpunten nodig. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer 250 en 490 publieke laadpunten nodig voor deze gebruikersgroep[6].



Uit de bovenstaande figuur blijkt dat we richting 2030 voor een grote opgave staan. Om te voorzien in deze laadbehoefte is een forse toename 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 prognoses is rekening gehouden met deze ontwikkelingen.

[6] Volgens de prognoses van Elaad NL. Op dit moment lijkt het erop dat de ontwikkeling van de vraag naar elektrische laadpunten minder snel stijgt dan geprognotiseerd.

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:** publieke laadpunten;
2. **Soorten laadpunten:** laadpleinen en reguliere laadpalen;
3. **Uitvoeringsmodel:** de wijze van samenwerking met Charge Point Operators (CPO) voor de uitrol van publieke laadpunten;
4. **Plaatsingsstrategie:** mate van proactieve uitrol;
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 en deelauto's. Daarbij houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente.

5.2 Soorten laadpunten

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 gemeente heeft voorkeur voor aanleg van laadpleinen waar dit mogelijk en logisch is (denk aan plaatsen met een hoge concentratie rijtjeswoningen of appartementen), die gaandeweg gerealiseerd worden naarmate de vraag toeneemt. Op die manier vergroten we de laadzekerheid, zorgen we voor een goede ruimtelijke inpassing en voorkomen we zoekverkeer van EV-rijders naar een beschikbaar laadpunt. Op plekken waar minder of nauwelijks vraag naar elektrische laadinfrastructuur is, zullen geen laadpleinen komen en wordt vraagafhankelijk gekeken hoe passend invulling gegeven kan worden aan de laadbehoefte.

Als gemeente willen we op dit moment geen actieve rol spelen in snelladen. Langs de A28 op verzorgingsplaats Dekkersland zijn binnen de gemeentegrenzen al voorzieningen om snel te laden. Dit wordt verder aan de markt overgelaten.

5.3 Uitvoeringsmodel

We hebben als gemeente gekozen voor het concessiemodel. Dit betekent dat een CPO[7] voor een bepaalde periode het exclusieve plaatsingsrecht krijgt voor alle laadlocaties in de openbare ruimte. Door voor een concessie te kiezen worden de kosten voor het plaatsen van een laadpaal en de financiële risico's die daarmee gemoeid zijn gedekt door de CPO. Doordat de CPO het exclusieve recht krijgt, kunnen de risico's gespreid worden en worden er eerder laadpalen geplaatst op minder lucratieve plekken. Ook is de laadprijs voor inwoners vaak lager. Verder zorgen we zo voor uniformiteit in de soorten laadpalen die geplaatst worden.

[7] *Charge Point Operator: aanbieder van laadpalen*

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 is primair vraaggestuurd. Om tijdig te faciliteren in tijdige plaatsing voor de groeiende behoefte voor laadinfra, wordt 30% van het aantal laadpalen dat naar verwachting jaarlijks nodig is in de gemeente Staphorst proactief geplaatst.[8] wordt tijdig gefaciliteerd in de groeiende behoefte voor laadinfrastructuur en deze aanpak voorkomt dat er meer laadpalen geplaatst worden dan nodig is.

5.5 Participatie

Gemeente Staphorst vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners krijgen een raadplegende rol bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken. Dit betekent dat we luisteren naar de inbreng van inwoners over de voorgenomen locaties voor laadpunten en dit meenemen in de verdere uitwerking.

[8] Dit sluit aan bij de uitgangspunten die horen bij de deelname aan de aanbesteding voor de concessie voor het plaatsen van laadpalen waarover uw raad is geinformeerd middels een raadmemo van 5 oktober 2021. Disclaimer: als blijkt bij de aanbesteding dat dit uitgangspunt niet haalbaar blijkt, gaat het college hierover in gesprek met de gemeenteraad. Zie ook paragraaf 7.4.

6. Gebruikersgroepen

Staphorst kent verschillende gebruikersgroepen die (op termijn) overstappen naar elektrisch rijden, met elk hun eigen kenmerken en behoeftes aan laadinfrastructuur. In dit hoofdstuk beschrijven we op welke laadoplossingen we inzetten voor personenvervoer. 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 Staphorst. 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 op bedrijventerreinen. 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.
- ***Deelauto.*** Onze gemeente wil elektrische deelauto's binnen onze faciliteren. Op moment van vaststellen van deze laadvisie zijn deze er, voor zover bekend, nog niet in onze gemeente. De verwachting is dat voor elektrische deelauto's in veel gevallen publieke laadpunten nodig zijn. Daarom zetten we in op spreiding over het netwerk publieke laadpunten. Indien gewenst bekijkt de gemeente in overleg met de CPO naar mogelijkheden voor gereserveerde laadlocaties voor elektrische deelauto's.
- **Fietsers.** 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 toeristische locaties. 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 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 privé-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.

Staphorst heeft 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.

Wanneer er voor zwaar transport behoefte bestaat aan een gedeelde laadhub op privé- of semipubliek terrein, wijzen we als gemeente (in overleg met de aanvragers) een voorkeurslocatie aan.

7. Uitvoering en organisatie

7.1 Gemeentelijke organisatie

Wethouder Mussche is bestuurlijk opdrachtgever voor de realisatie van openbare laadinfrastructuur. Voor de uitrol is de afdeling *Ontwikkeling & Beheer* verantwoordelijk.

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 medewerkers duurzaamheid, ruimtelijke ordening en mobiliteit.

7.2 Samenwerking en afstemming

Om de doelen uit onze laadvisie te behalen, werken we samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio GO-RAL. 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 ruimte[9]. Daarnaast zijn de bewoners, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar we mee samenwerken en afstemmen.

7.3 Monitoring

Monitoring levert waardevolle inzichten op over onder meer de groei van elektrisch vervoer in onze gemeente, het gebruik van specifieke laadpunten en de laadinfrastructuur als geheel en de belasting van het energienetwerk. Het is van belang dat we als gemeente beschikking hebben tot gebruiksdata van de laadpunten in de publieke ruimte. Deze gebruiksdata benutten we om samen met NAL-samenwerkingsregio Gelderland Overijssel 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

Het college heeft op 5 oktober 2021 besloten een samenwerkingsovereenkomst aan te gaan met de provincie Overijssel op gebied van openbare laadinfrastructuur. De provincie Overijssel heeft mandaat en volmacht gekregen om namens de gemeente een openbare Europese aanbesteding te organiseren ten behoeve van alle deelnemende gemeenten, inclusief alle daarvoor te nemen besluiten. Tevens wordt provincie Overijssel gemachtigd tot het ondertekenen van de concessieovereenkomst.

Op basis van de huidige markt is de verwachting dat de plaatsing van reguliere laadinfrastructuur kan worden uitgevoerd zonder financiële bijdrage van de gemeente. Dit beleid in dat geval dus budgettair neutraal worden uitgevoerd.

[9] Zie voor meer informatie de Gelders-Overijsselse Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (GO-RAL)

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 netaansluiting hebben (bij publieke laadpalen) of die op een gedeelde groep achter de meter zitten.

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

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

Kortparkeerladen
Snelladen aan het begin van de snellaadrange wordt 'kortparkeerladen' genoemd. Deze laadpalen
worden vaak geplaatst op plekken waar de EV-rijder het laden kan combineren met een andere activiteit, zoals winkelen of vergaderen.

Ultrasnelladen
Snelladen aan de bovenkant van de range wordt ook wel ultrasnelladen of 'Ultra Fast Charging' (UFC) genoemd. Hierbij gaat het om laadvermogens van meer dan 150kW. Deze laadvermogens zijn gewenst voor zwaardere voertuigen.

Slim laden
Brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Minimaal betekent dit dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog.

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

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

Privaat laadpunt
Een laadpunt op eigen terrein.

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

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

Batterij elektrisch voertuig (BEV)
Volledig elektrisch voertuig, waarbij een brandstofmotor ontbreekt. Dit in tegenstelling tot een Plug-In Hybride Elektrisch Voertuig (PHEV).

Charge Point Operator (CPO)
De CPO is verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en exploitatie van laadpalen.

NAL-regio's
Zes samenwerkingsregio's die zijn voortgekomen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Gemeenten werken binnen deze regio's samen met de provincie en met de netbeheerder.

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

	Gebruikersgroep	**Voertuigtype**	**Regulier laden (<22 kW)**	**Kortparkeerladen en/ of Ultrasnelladen voor personenvervoer (22-350 kW)**	**Ultrasnelladen voor zwaar transport zoals logistiek, busvervoer (>350)**
	Personenvervoer particulier (woon-werk en bezoekers)	Personenauto	**Privaat:** thuis- en bedrijfsaansluiting. **Semipubliek:** horeca, winkelcentra. **Publiek:** openbare ruimte.	**Privaat:** n.v.t. **Semipubliek:** winkelcentra, supermarkten, tankstations, horeca. **Publiek:** snel(bij)laden in de openbare ruimte.	Voorlopig niet van toepassing.
	Doelgroepenvervoer	Personenauto	Zie personenauto's.		
		Personenbus	Zie bestelwagens.		
	Taxi's		**Privaat:** thuis- en bedrijfsaansluiting stallingdepot. **Semipubliek:** parkeergarages, horeca, winkelcentra en taxistandplaatsen. **Publiek:** publieke parkeergarages en openbare ruimte.	**Privaat:** snellader bedrijf. **Semipubliek:** parkeergarages, horeca, winkelcentra, standplaatsen, tankstations en op bedrijfsaansluiting stallingdepot. **Publiek:** snel(bij)laden op standplaatsen, strategische hubs, publieke parkeergarages en openbare ruimte.	Voorlopig niet van toepassing.
	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 concessiehouder en via opportunityladen (eigen laadinfra) bij eindhaltes buslijnen. **Semipubliek:** n.v.t. **Publiek:** n.v.t.
	Lichte logistieke voertuigen	Bestelwagens	**Privaat:** thuis- en bedrijfsaansluiting stallingdepot. **Semipubliek:** horeca en winkelcentra. **Publiek:** openbare ruimte.	**Privaat:** snellader bedrijf. **Semipubliek:** horeca, winkelcentra, tankstations, hubs. **Publiek:** openbare ruimte.	Voorlopig niet van toepassing.
		[optie: Light electric vehicles LEV's, o.a. fiets en bromfiets]	**Privaat:** stopcontact thuis (220 volt). **Semipubliek:** in fietsenstallingen (220 volt). **Publiek:** gemeentelijke stallingsplekken (220 volt).	n.v.t.	n.v.t.
	Zware logistieke voertuigen	Vrachtwagens	**Privaat:** bedrijf/depot. **Semipubliek**: n.v.t.	**Privaat:** bedrijf/depot.	**Privaat:** bedrijf/depot.

			Publiek: n.v.t.	**Semipubliek:** laad- en losplekken, tankstations, hubs. **Publiek:** openbare ruimte.	**Semipubliek:** laad- en losplekken, tankstations, hubs. **Publiek:** openbare ruimte.
	Mobiele werktuigen		Er is nog geen duidelijk eindbeeld van technologie en laadbehoefte: van 220 volt tot krachtstroom.		
	Vaartuigen		• Walstroom • Wissel- en laadplekken voor accucontainers		