

LAADVISIE ELEKTRISCH VERVOER



GEMEENTE OLST-WIJHE

Versie: 1.0

Datum: 14 september 2021

Samenvatting

De gemeente Olst-Wijhe wil met deze laadvisie elektrisch rijden faciliteren en voorkomen dat een gebrek aan laadinfra als drempel wordt gezien voor de overgang naar elektrisch rijden. Deze laadvisie dient ter vervanging van voorgaand beleid en gaat nader in op de visie op en de invulling van elektrisch rijden in Olst-Wijhe.

In 2021 zijn er 6 openbare laadpalen in Olst-Wijhe. Eén laadpaal heeft *twee laadpunten*.

Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien zijn in Olst-Wijhe ongeveer 159 openbare laadpunten nodig. In 2030 en 2035 zijn dit er respectievelijk circa 288 en 524.

Dit houdt in dat er in 2025 zo'n 80 laadpalen geplaatst zouden moeten worden, in 2030 zijn dit er zo'n 144 en in 2035 zelfs 262.

- **Doelgroep**

Wij kiezen er in eerste instantie voor te focussen op personenvoertuigen van inwoners en bezoekers. De bulk van het werk ligt immers bij deze doelgroepen. De komende jaren verwachten we namelijk een exponentiële groei van het aantal elektrisch aangedreven auto's en na 2030 mogen er zelfs helemaal geen nieuwe auto's die rijden op fossiele brandstof worden verkocht. Met deze groei stijgt ook de vraag naar (openbare) laadinfrastructuur onder inwoners van de gemeente Olst-Wijhe.

- **Uitrolstrategie**

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. Wij kiezen voor een daarom voor een vraag gestuurde aanpak waarbij inwoners onder bepaalde voorwaarden een aanvraag kunnen doen voor de plaatsing van een laadpaal in de openbare ruimte. Deze aanpak wordt ook wel het 'paal volgt auto' principe genoemd.

- **Uitvoeringsmodel.**

Wij kiezen ervoor aangesloten te blijven bij de regionale concessie van de provincies Gelderland en Overijssel. Dit wil zeggen dat één of meerdere aanbieders van laadpalen, ook wel Charge Point Operators (hierna: CPO's) het exclusieve plaatsingsrecht krijgen voor openbare laadpalen. Bij een concessiemodel is minder ambtelijke capaciteit benodigd, zijn de financiële risico's kleiner en wordt het meest gunstigste laadtarief aangeboden aan gebruikers.

- **Aanvullende eisen over regelgeving en communicatie.**

We vinden het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Specifieke parkeervakken voor het elektrisch laden worden via een verkeersbesluit geregeld. Bewoners worden hierover geïnformeerd door middel van een publicatie in het elektronische gemeenteblad, een publicatie gemeentelijk katern IJsselberichten in Huis-aan-Huis/Reclamix en een informatiebord op de beoogde locatie.

- **Reservering van middelen.**

Het benodigde budget is afhankelijk van de voorwaarden van de nieuwe concessie. Vaste ambtelijke capaciteit is beraamd op zo'n 8 uur per paal. Afgaand op de prognoses vraagt dit tot 2025 een ambtelijke capaciteit van ongeveer 160 uur per jaar.

Inhoud

1	Waarom deze visie?	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Onze ambities	4
1.3	Lokale context	5
1.4	Samenwerken aan laadinfrastructuur	5
1.4.1	<i>Samenwerkingsregio</i>	5
1.4.2	<i>Overige partijen</i>	5
1.5	Uitgangspunten voor de uitrol	5
2	Trends en Ontwikkelingen: nu en straks	7
2.1	Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik	7
2.2	Slimmer laden in de toekomst	7
2.3	Wet- & regelgeving	8
2.4	Energietransitie	8
2.5	Tweedehandsmarkt	9
3	Wat is er nodig in de toekomst?	10
3.1	Landelijke Ambitie	10
3.2	Nationale Agenda Laadinfrastructuur	10
3.3	Prognose benodigde laadpunten	10
4	Laadinfrastructuur: welke keuzes maken wij?	13
4.1	Inleiding	13
4.2	Publieke, semipublieke en private laadpunten	13
4.3	Tot welke gebruikersgroep richten wij ons?	14
4.4	Personenvervoer: inwoners en bezoekers	14
4.5	Soorten laadinfrastructuur	14
4.6	Uitvoeringsmodel: concessie regio Gelderland-Overijssel	15
4.7	Wanneer wordt een laadpaal geplaatst?	16
4.8	Onze inwoners: communicatie en participatie	17
5	Wie doet wat: uitvoering en organisatie	18
5.1	Gemeentelijke organisatie	18
5.2	Samenwerking en afstemming	18
5.3	Monitoring	18
5.4	Financiële kaders	18
5.4.1	Vaste kosten	19
6	BIJLAGE I HUIDIGE VASTGESTELDE PLANKAARTEN	20

1

Waarom deze visie?

1.1

Aanleiding

In het Regeerakkoord 2017 'Vertrouwen in de Toekomst' is opgenomen dat uiterlijk 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Om deze opgave te verwezenlijken is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) als bijlage bij het Klimaatakkoord toegevoegd. Een groot deel van de afspraken uit de NAL moeten op regionaal en gemeentelijk niveau worden uitgevoerd. Een integrale, gemeentelijke visie op laadinfrastructuur is dus een verplichting voortvloeiend uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur.

Door het bovengenoemde Regeerakkoord 2017 is de afgelopen jaren een behoorlijke toename van elektrisch vervoer zichtbaar binnen Nederland. Deze groei levert een bijdrage aan een duurzamere samenleving, betere luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast en minder gebruik van fossiele brandstoffen.

Deze visie is opgesteld om meer invulling en uitleg te geven op het faciliteren van elektrisch rijden binnen Olst-Wijhe. Daarnaast vervangt zij het reeds bestaande beleid en biedt hierdoor een meer uitgekristalliseerde kijk op elektrisch rijden binnen Olst-Wijhe.

Op 30 april 2021 reden er in Nederland al ruim 180.854 volledig elektrische personenauto's en ruim 111.535 plug-in hybride auto's rond¹. De verwachting is dat het elektrisch rijden de komende jaren exponentieel toeneemt, onder andere door het grotere aanbod, grotere actieradius van accu's, betere betaalbaarheid en de landelijk ingevoerde subsidieregeling voor de aanschaf van elektrische personenauto's.

Als gevolg hiervan is er een toenemende vraag naar elektrische laadpalen, waarmee ook de druk op de ondergrondse infra (dat wil zeggen de elektriciteitsvraag) steeds meer toeneemt. Deze ontwikkeling vraagt om de realisatie van een passende laadinfrastructuur.

Omdat de ontwikkelingen zich in een hoog tempo opvolgen dient deze visie om de 5 jaar te worden herzien. Zo zijn er bijvoorbeeld op dit moment sterke ontwikkelingen te zien in voertuigen die bijvoorbeeld op waterstof rijden. Daarnaast zal de methode van opladen de aankomende jaren ook een andere vorm gaan krijgen. Denk hierbij aan het inductieladen of rijden via inductiegeleiding in autowegen.

1.2

Onze ambities

In Olst-Wijhe wordt ingezet op reductie van de CO₂ uitstoot. Het stimuleren en faciliteren van elektrisch vervoer maakt dus onderdeel uit van een breder pakket maatregelen om mobiliteit te verduurzamen en draagt bij aan een schonere leefomgeving. Laadinfrastructuur mag geen dus drempel vormen om elektrisch te gaan rijden.

Om elektrisch rijden mogelijk te maken zijn geschikte laadvoorzieningen dus van belang. Deze laadvoorzieningen nemen (publieke) ruimte in beslag en verhogen de belasting op het elektriciteitsnet. Goed beleid is nodig om de groei van

¹ Rijksdienst voor ondernemend Nederland, Elektrisch Vervoer in cijfers, [Cijfers elektrisch vervoer | RVO.nl | Rijksdienst](https://www.rvo.nl/nl/rijksdienst), 10 juni 2021

laadvoorzieningen in goede banen te leiden en zo de overgang naar duurzamer elektrisch transport te faciliteren.

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 5 jaar. Met deze laadvisie nemen we de regie op de plaatsing en opschaling van de laadoplossingen die nodig zijn. Op deze manier wordt zorggedragen voor een goede inpassing in de openbare ruimte, het elektriciteitsnet én willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

1.3 Lokale context

Zoals omschreven in de structuurvisie 2017 zet Olst-Wijhe in op duurzame mobiliteit, bijvoorbeeld door het gebruik van biobrandstoffen, het tegengaan van fijnstof, het terugdringen van geluidsoverlast en het terugdringen parkeerdruk door autodelen. Dit doen wij samen met bewoners, bedrijfsleven, provincie en vervoersorganisaties. Ook het klimaatprogramma 2016 - 2019 streeft naar meer gebruik van elektrische voertuigen door het stimuleren en faciliteren van meer oplaadpunten in de regio.

Met ongeveer 6 publieke laadpunten² in gemeente Olst-Wijhe zijn de eerste stappen gezet. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen op de weg de komende jaren fors gaat groeien. Dit komt mede doordat er steeds meer betaalbare (tweedehands) modellen beschikbaar zijn.

1.4 Samenwerken aan laadinfrastructuur

Voor de realisatie van laadpunten is samenwerking met andere partijen essentieel.

1.4.1 Samenwerkingsregio

Sinds 2017 vindt er regionale samenwerking plaats met zo'n 77 gemeenten in Gelderland en Overijssel (hierna: GO-RAL) in een gemeenschappelijke concessie voor openbaar laden. Hiermee realiseert de regio schaalvoordelen, scherpe inkoop, efficiëntie in het proces en eenduidigheid voor de e-rijder.

Wij hebben de samenwerking binnen de regio benut om informatie op te halen en kennis te delen. Daarnaast zorgt de samenwerkingsregio ervoor dat mogelijke knelpunten, zoals personele capaciteit en beperkende wet- en regelgeving, onder de aandacht worden gebracht bij het Rijk.

1.4.2 Overige partijen

In eerste instantie is er een wettelijke inbedding op diverse beleidsterreinen, zoals de Regionale Energie Strategie (hierna: RES) en het Bouwbesluit, naar aanleiding van deze laadvisie zal er verdere integrale afstemming plaatsvinden door middel van het plaatsingsbeleid. Diverse gemeentelijke disciplines zijn echter al betrokken evenals belangrijke externe partners, waaronder netbeheerder Enexis, omliggende gemeenten en de provincie Overijssel.

1.5 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

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.

vervoer werkt OIst-Wijhe aan een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur:

- Dekkend: dat EV-rijders hoeven nooit lang te zoeken naar een laadpaal.
- Toegankelijk: Laadpunten moeten voor iedereen eenvoudig te gebruiken zijn. De werkwijze en het gebruik van de laadinfrastructuur is zoveel mogelijk gestandaardiseerd.
- Betaalbaar: Laadsessies moeten 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.

2

Trends en Ontwikkelingen: nu en straks

2.1 Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik

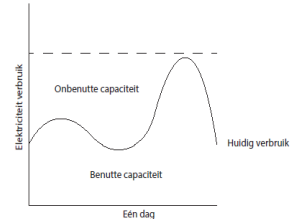
In de toekomst zal het opladen van elektrische voertuigen waarschijnlijk veel efficiënter verlopen dan nu het geval is. Een eenzelfde aantal laadpunten zal dan meer EV-rijders kunnen voorzien. Die verwachting is gebaseerd op een aantal ontwikkelingen:

- 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 en reguliere tankstations, maar ook binnen gemeentegrenzen.
- Efficiënter laadpaalgebruik: Er zijn meerdere manieren om laadpaalkleven tegen te gaan, zoals tarifiering en apps die elektrische rijders met elkaar en met slimme systemen verbindt, waardoor oplaadpunten kunnen worden gedeeld.

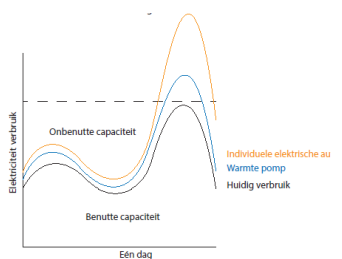
2.2 Slimmer laden in de toekomst

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. Slim laden betekent dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, dus 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.

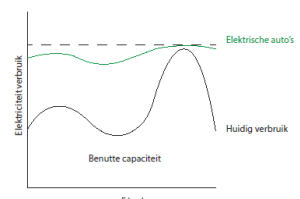
Een ander aspect van slim laden is bi-directioneel laden. Bij bi-directioneel laden kan het elektrische voertuig stroom terug leveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Hiermee kunnen pieken en dalen in het energieverbruik worden gebalanceerd. Bi-directioneel laden staat nog in de kinderschoenen.



Het energienetwerk is berekend op een piekbelasting. Deze piekbelasting vindt meestal plaats tussen 17:00 - 19:00 uur 's avonds wanneer de meeste mensen thuishkomen en veel elektrische apparaten aanzetten (zie hiernaast). Nu er steeds meer warmtepompen als alternatief voor de gasgestookte verwarmingssystemen in woningen komen en er steeds meer elektrisch wordt gekookt, zal deze piekvraag nog verder gaan verhogen.



Wanneer ook steeds meer mensen hun elektrische auto thuis opladen (een auto gebruikt ongeveer evenveel als een huishouden) wanneer zij 's avonds thuishkomen, dan wordt de piek nog veel hoger. Tevens verschijnen er dan ook fors meer traforuimtes in het straatbeeld en moeten de leidingen in de straat (tot aan de huisdeur) worden vervangen of versterkt.



Een slimme oplader, laadplein, of mobiliteitshub kan door de verschillende modaliteiten slim te laden tijdens de dalvraag en juist terug te leveren aan huishoudens op het moment dat er veel vraag is en zo de piek afvlakken. Daarmee kunnen de grootschalige

investeringen in verzwaring van het elektriciteitsnetwerk (deels) worden voorkomen of beperkt.

2.3 Wet- & regelgeving

Nederland en Europa bouwen aan wet- en regelgeving voor elektrisch laden. Deze ontwikkelingen worden op de voet gevolgd.

Onderwerpen waar Nederland momenteel aan werkt, zijn onder andere:

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

2.4 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 deze vraag neemt ook het groeiende aantal elektrische voertuigen een plaats in.

Als door al deze veranderingen netproblemen ontstaan, kan dat tot hoge maatschappelijke kosten leiden. Dit kan de uitrol van laadinfrastructuur sterk vertragen en een risico betekenen voor het realiseren van 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 wordt meegenomen 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. Olst-Wijhe valt onder de RES-regio West-Overijssel.

Belangrijk onderdeel is het 'bod' dat wij als RES-regio West-Overijssel³ doen richting het Rijk, waarmee alle regio's bij elkaar opgeteld het Klimaatakkoord doel van 35 TWh moeten halen. Het bod van West-Overijssel is opgebouwd uit alle lokale gemeentelijke doelen en de bijdrage van Olst-Wijhe ligt in lijn met onze duurzaamheidsambitie: in onze Ruimtelijke Visie Duurzame energie houden we rekening met toename van elektrisch rijden /laadpalen.

Verder wordt in één van de 'bouwstenen' van de RES een koppeling gemaakt met e-laden in die zin dat zon-op-parkeren⁴ een kans is omdat er steeds meer elektrische auto's zijn. Hierdoor is de koppeling van laden, maar ook (tijdelijke) opslag (in de accu van de auto's) een kans.

³ Reswestoverijssel.nl, [RES 1.0 - Regionale Energiestrategie West-Overijssel \(reswestoverijssel.nl\)](https://reswestoverijssel.nl)

⁴ Reswestoverijssel.nl, [20210512 Bouwsteen Opwek Elektriciteit \(reswestoverijssel.nl\)](https://reswestoverijssel.nl) p.14.

2.5

Tweedehandsmarkt

De afgelopen jaren bestond de groei van het aantal elektrische auto's vooral uit nieuwe leaseauto's. In de komende jaren wordt verwacht dat privé autobezit en de occasionmarkt een grotere rol gaan spelen. Het toenemende privébezit van elektrische auto's betekent daarnaast dat prijstransparantie en de kosten van (openbaar) laden steeds belangrijker worden.

3 Wat is er nodig in de toekomst?

3.1 Landelijke Ambitie

De landelijke ambitie is om in 2030 1,9 miljoen elektrische auto's te hebben in Nederland, waarvoor 1,7 miljoen laadpunten gerealiseerd moeten worden. Dit vraagt aanvullende inzet van diverse partijen. Ook de inzet van privaat, semipubliek laden en snelladen zal nodig zijn om te voldoen aan de verwachte vraag. Daarnaast kan de technologie een belangrijke rol spelen in het realiseren van een dekkend laadnetwerk.

3.2 Nationale Agenda Laadinfrastructuur

Een groot deel van de afspraken uit de NAL⁵ moet op regionaal en gemeentelijk niveau worden uitgevoerd. Daarom is in de NAL afgesproken om samenwerkingsregio's op te richten. De samenwerkingsregio's moeten gemeenten binnen een regio ondersteunen bij de uitrol van laadinfrastructuur en het uitwisselen van kennis.

Gemeente Olst-Wijhe maakt onderdeel uit van de NAL-samenwerkingsregio Oost-Nederland. In de NAL is de afspraak opgenomen dat iedere gemeente voor eind 2021 een integrale visie op openbaar laden moet hebben vastgesteld.

3.3 Prognose benodigde laadpunten

In 2020 waren er in Olst-Wijhe ruim 11.000 motorvoertuigen, waarvan ruim 100 elektrische voertuigen⁶. Het marktaandeel van de verkoop van elektrische voertuigen binnen Nederland was in 2020 13%. Dit aantal gaat de komende jaren nog verder toenemen. Met de kennis dat vanaf 2030 geen nieuwe auto's op fossiele brandstoffen mogen worden verkocht en de gemiddelde leeftijd van een auto 11 jaar is, betekent dit dat in 2041 vrijwel het hele wagenpark verduurzaamd is.

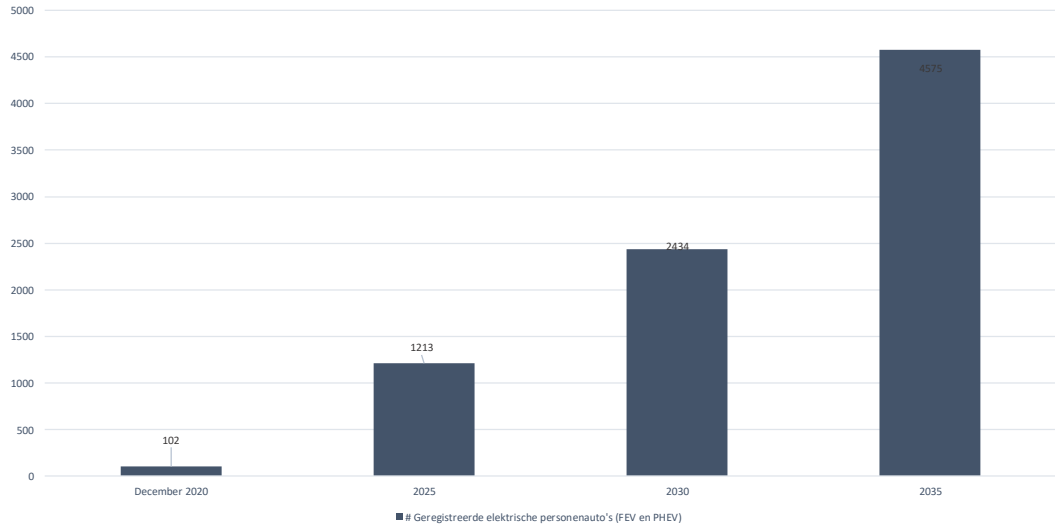
Om inzicht te krijgen in hoeveel laadpunten er in onze gemeente nodig zijn, hebben we gebruik gemaakt van de prognoses van ElaadNL. Deze prognoses zetten we af tegen de huidige situatie. Het doel is daarbij niet om het aantal voorspelde laadpunten te realiseren, maar om te zorgen dat de laadinfrastructuur 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 veel openbare databestanden, zoals gegevens over kavels (eigen oprit), demografische en welvaartsgegevens (waar komen als eerste elektrische auto's?).

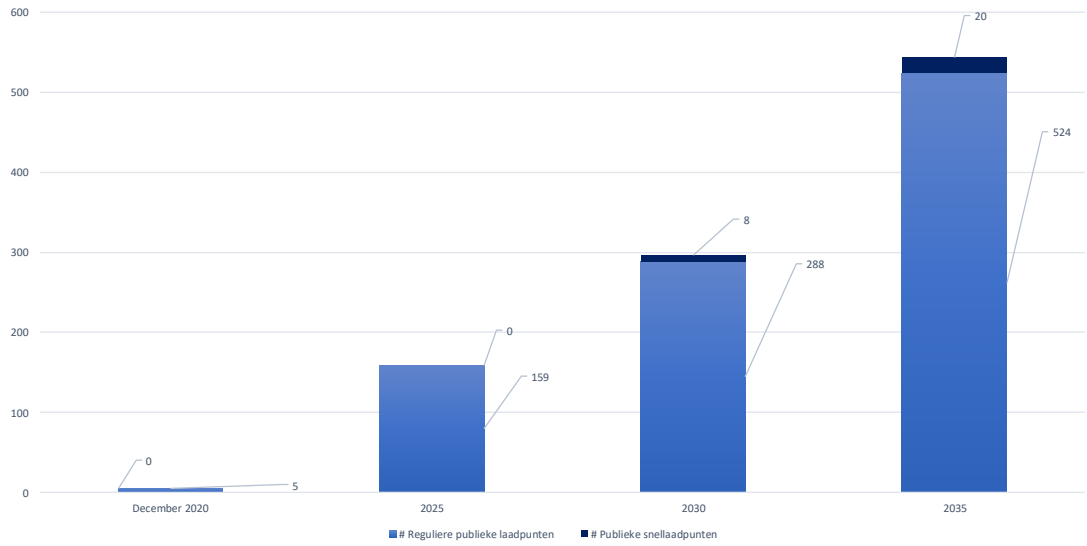
Prognoses voor semipublieke laadpunten zijn niet beschikbaar. Deze zijn opgenomen in de cijfers voor private laadpunten. Omdat er onzekerheden in de prognoses zitten en semipublieke laadpunten niet apart zijn weergegeven houden we de ontwikkelingen goed in de gaten en stellen indien nodig onze doelstellingen bij.

⁵ Zie 1.2 Landelijk beleid en doelstellingen
⁶ CBS, Kerncijfers wijken en buurten 2020

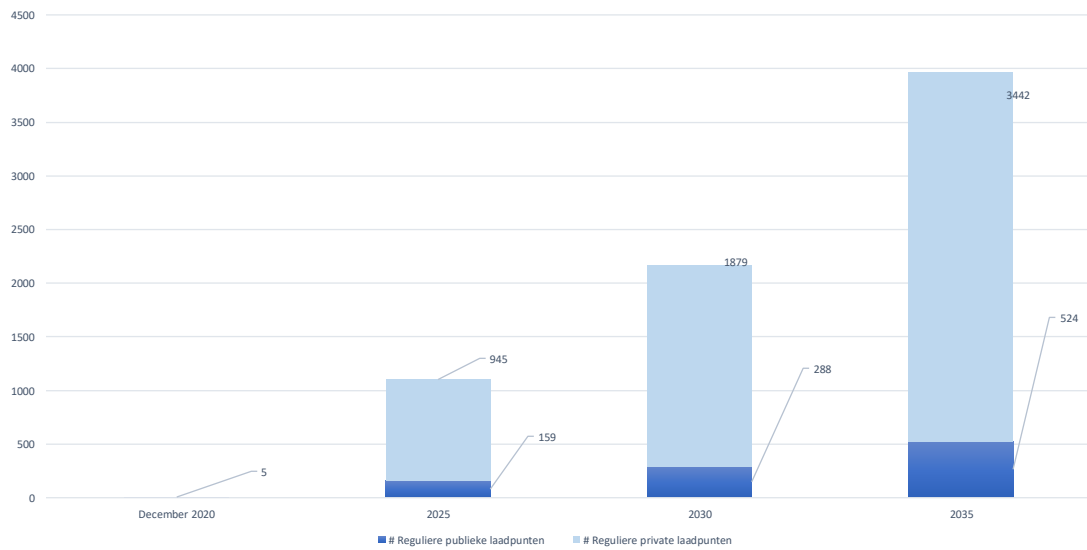
Geregistreerde elektrische personenauto's (FEV en PHEV)



Publieke reguliere- en snellaadpunten (personenauto's)



Publieke en private reguliere laadpunten (personenauto's)



Uit de bovenstaande figuren blijkt dat we richting 2030 een toename van elektrisch vervoer gaan zien. Om te voorzien in de laadbehoefte van deze voertuigen is een toename van het totaal aantal laadpunten en daarmee ook publieke laadpunten nodig. Voor een deel zal de groei van het aantal elektrische auto's op te vangen zijn door een efficiënter gebruik van de bestaande laadinfrastructuur. Bij de al bestaande publieke laadpalen is er nog de mogelijkheid om een tweede parkeervak af te kruisen en het verbruik kan nog worden verhoogd.

4 Laadinfrastructuur: welke keuzes maken wij?

4.1 Inleiding

Door middel van deze visie en het op te stellen plaatsingsbeleid wordt aangegeven hoe Olst-Wijhe deze rol de komende 5 jaar wil vervullen. Hierbij wordt waar mogelijk een flexibele insteek gehanteerd: de kennis van vandaag is immers de geschiedenis van morgen. Zo houden we ruimte om nieuwe ontwikkelingen en initiatieven een plek te geven in ons beleid.

4.2 Publieke, semipublieke en private laadpunten

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

- **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 en tankstations. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn;
- **Privaat laadpunt:** Een laadpunt op eigen terrein, aan huis of bij een bedrijf.

Ons uitgangspunt is dat alle EV-rijders zoveel mogelijk laden op eigen terrein zodat de parkeerdruk in de openbare ruimte niet onnodig toeneemt. We hanteren daarom als uitgangspunt de 'Ladder van laden', zie het blauwe kader hieronder.

Alleen wanneer de e-rijder afhankelijk is van de openbare ruimte om zijn/haar voertuig te laden is er sprake van een publieke laadbehoefte. Dit geldt bijvoorbeeld voor bewoners zonder eigen oprit of voor bezoekers/werkenden in gebieden waar geen openbaar toegankelijke parkeervoorziening is om te laden (bijvoorbeeld parkeergarages). Deze prioritering wordt de ladder van laden genoemd.

De ladder werkt als volgt:

1. In eerste instantie wordt een e-rijder geacht op eigen terrein te laden. Dit wordt als het meest wenselijk gezien, omdat dan de parkeerdruk in de openbare ruimte niet onnodig toeneemt. Ook is vooralsnog het laden op eigen terrein veelal goedkoper dan bij een openbare laadpaal.
2. In tweede instantie heeft semipubliek laden prioriteit, bijvoorbeeld in de parkeergarage om de hoek of bij een nabijgelegen bedrijf / winkelcentra op het parkeerterrein.
3. Pas wanneer deze opties niet mogelijk of onvoldoende toereikend zijn om de vraag naar laden voldoende te faciliteren dan wordt de mogelijkheid geboden om in de openbare ruimte te laden.

Hierbij houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente en hebben we per kern een plankaart opgesteld, waarop bestaande en potentiële locaties voor het plaatsen van laadpalen zijn opgenomen⁷.

Het komende jaar wordt er vanuit de samenwerkingsregio GO-RAL⁸ een prognose- en plankaart aangeboden die zijn voorzien van de meest actuele gegevens. Hierdoor kan de samenwerking met de concessiehouder worden verbeterd en eventuele proactieve

⁷ Zie bijlage I *Plankaarten*

⁸ Zie hoofdstuk 1.5 onder '*Samenwerkingsregio*'

plaatsing beter worden gecoördineerd. Deze aanbesteding wordt nu voorbereid. Zodra deze gegevens beschikbaar zijn zullen wij gebruik maken van deze plankaarten.

4.3 **Tot welke gebruikersgroep richten wij ons?**

Olst-Wijhe richt zich op dit moment alleen op de gebruikersgroep personenvervoer. De verwachting is dat deze groep binnen onze gemeente het grootste aandeel zal hebben in het elektrisch vervoer. Andere gebruikersgroepen zoals vrachtverkeer zitten in een andere fase van ontwikkeling van elektrisch rijden en hebben hierin veelal hun eigen oplossingen voor laadinfrastructuur. Voor deze gebruikersgroep en bijvoorbeeld het openbaar vervoer, de scheepvaart etc., geldt dat we de ontwikkelingen volgen en indien nodig onze visie en beleid aanpassen.

4.4 **Personenvervoer: inwoners en bezoekers**

Binnen het personenvervoer is er onderscheid tussen inwoners en bezoekers, waarbij de bezoekers verdeeld worden in recreatief en werk gerelateerd bezoek.

- **Inwoners:** laadinfrastructuur mag voor onze inwoners geen drempel zijn om elektrisch te gaan rijden. Bij voorkeur laden onze inwoners hun elektrische auto op eigen terrein. Voor bewoners die geen eigen parkeervoorziening hebben kan een laadpaal in de openbare ruimte worden gerealiseerd. Er is een plankaart⁹ vastgesteld waar (mogelijke) laadlocaties staan opgenomen.
- **Bezoekers recreatief:** Hieronder valt bezoek aan vrienden en familie maar ook bezoek aan toeristische locaties. De eerste groep maakt voornamelijk gebruik van publieke laadpunten in woonwijken. De laadbehoefte van bezoekers aan toeristische locaties en de centrumgebieden wordt zoveel mogelijk ingevuld door private en semipublieke laadpunten bij de betreffende toeristische locaties.

Bij de laadlocaties voor bezoekers wordt in principe rekening gehouden met een langere loopafstand dan voor inwoners en forenzen.

- **Bezoekers werk:** De laadbehoefte van werk gerelateerd bezoek wordt zoveel mogelijk ingevuld met private en semipublieke laadpunten bij onder andere kantorencomplexen en bedrijventerreinen. Voor bedrijven is dit in de meeste gevallen ook de meest kosteneffectieve optie, omdat zij elektriciteit relatief goedkoop kunnen inkopen.

4.5 **Soorten laadinfrastructuur**

Naast bovenstaand onderscheid in types laadpunten is er ook onderscheid te maken in soorten laadinfrastructuur. Om de laadbehoefte van EV-rijders op te vangen is een netwerk van reguliere laadinfrastructuur nodig, eventueel aangevuld met snellaadinfrastructuur als aanvullende laadoplossing voor bijvoorbeeld bezoekers.

Laadpalen kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren:

- **Reguliere laadpalen:** laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren. Reguliere laadpalen kunnen los worden geplaatst, of geclusterd in een laadplein. We

⁹ Zie bijlage | *Plankaarten*

kiezen er in de basis voor om op basis van concrete aanvragen losse palen te plaatsen en deze te verspreiden over een wijk. Daarmee ontstaat een dicht netwerk van laadpalen en wordt de loopafstand tot een laadpaal tot een minimum beperkt.

- **Snellaadpalen:** laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in kortere tijd kunnen opladen. Snelladers hebben een zwaardere netaansluiting nodig dan reguliere laadpunten terwijl de ruimte op het elektriciteitsnet beperkt is. Daarbij is snelladen 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.

Bij snellaadinfrastructuur kan gedacht worden aan snellaadpalen bij tankstations langs bijvoorbeeld rijks- of provinciale wegen, of bij (weg)restaurants/ vergadercentra. Door de hoge kosten zet Olst-Wijhe voorlopig niet in op snelladers en laat de markt hier zelf werk doen.

4.6

Uitvoeringsmodel: concessie regio Gelderland-Overijssel

Sinds 2017 is Olst-Wijhe aangesloten bij de regionale concessie van de regio Gelderland-Overijssel. Dit wil zeggen dat één of meerdere CPO's het exclusieve plaatsingsrecht krijgen voor publieke laadpunten. Olst-Wijhe kiest ervoor om de komende jaren deel te blijven nemen aan deze concessie

Het concessiemodel geeft namelijk meer regie op kwaliteit en tarieven. Er kunnen vooraf aan de periode waarin de concessie loopt specifieke afspraken worden gemaakt met de exploitant, over bijvoorbeeld een bijdrage vanuit de gemeente voor plaatsing, laadtarief, plaatsingscriteria, etc. De concessiehouder verwerft na een aanbestedingstermijn het alleenrecht om voor de afgesproken plaatsingsperiode laadpalen te plaatsen binnen de gemeente volgens de gestelde randvoorwaarden in de concessie.

Er is bovendien meer regie op voorwaarden zoals laadtarieven, vormgeving van de laadpalen en de keuze van de energieleverancier. Hierdoor kunnen voor de gebruikers en de gemeente de meest gunstige voorwaarden worden afgedwongen.

Dit uitvoeringsmodel zorgt ervoor dat alle inwoners en werkenden in onze gemeente onder voorwaarden de mogelijkheid hebben een laadpaal aan te vragen als zij over een elektrisch voertuig beschikken. Deze laadpaal wordt vervolgens door de CPO gerealiseerd, beheerd, onderhouden en geëxploiteerd. Naast de eis dat de aanvrager daadwerkelijk elektrisch rijdt zijn er twee criteria waaraan moet worden voldaan om een aanvraag door te zetten in het realisatieproces:

- De aanvrager is daadwerkelijk aangewezen op laden in de openbare ruimte, volgens de ladder van laden.
- De aanvrager kan geen gebruik maken van een al bestaande openbare laadpaal in zijn omgeving (<250 meter).

Als de bestaande locatie een te hoge bezettingsgraad kent kan deze worden uitgebreid. De aansluiting bij de regionale concessie maakt zo'n uitbreiding aantrekkelijker voor

marktpartijen. Hierdoor ontstaan gunstiger laadtarieven voor de EV-rijders, betere plaatsingstarieven en een eenduidig straatbeeld.

4.7 Wanneer wordt een laadpaal geplaatst?

Er zijn verschillende strategieën mogelijk bij het uitrollen van laadinfrastructuur. Gemeente Olst-Wijhe heeft gekozen voorlopig alleen in te zetten op realisatie op aanvraag; het zogenaamde 'paal volgt auto' principe.

Het op eigen initiatief plaatsen van laadpalen (strategische plaatsen) is nog onzeker en de gemeente moet hier vaak zelf een financiële bijdrage aan leveren. Daarnaast zijn niet alle marktpartijen bereid om op basis van (voorspellende) data te investeren in dergelijke laadpunten. Stedelijke gebieden zijn in dit kader aantrekkelijker dan meer landelijke gebieden zoals Olst-Wijhe.

We verwachten daarom dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen en monitoren of dit problemen oplevert voor bezoekers.

- **Realisatie op aanvraag ('paal volgt auto' principe):** hierbij wordt gekeken naar het eventueel plaatsen van een laadpaal na aanvraag van een inwoner. Iedere aanvraag wordt apart beoordeeld en de gewenste locatie wordt apart bepaald.

Hierbij moeten de volgende stappen worden doorlopen:

1. Aanvraag wordt ingediend door inwoner;
2. Aanvraag wordt beoordeeld door de laadpaalaanbieder op basis van voorwaarden die door gemeente zijn gesteld;
3. Geschikte locatie wordt bepaald door de laadpaalaanbieder, in overleg met de gemeente;
4. Verkeersbesluit wordt opgesteld;
5. Verkeersbesluit wordt gepubliceerd en bezwarentermijn van 6 weken gaat in;
6. Als er geen (gegronde) bezwaren zijn wordt de laadpaal geplaatst.

Momenteel is de doorlooptijd van dit proces 16 à 18 weken per laadpaal. Bij bezwaren op het verkeersbesluit kan dit proces meer tijd in beslag nemen.

Voor de volledigheid worden ook de andere mogelijkheden kort toegelicht.

- **Gebruik gestuurd plaatsen:** bij deze vorm van plaatsing wordt het laadnetwerk actief gemonitord door de CPO op de bezettingsgraden van de laadpalen. Deze datagegevens worden met de gemeente gedeeld. Het kan zijn dat een bestaande locatie een te hoge bezettingsgraad krijgt. Dan kan er onder voorwaarden een extra laadpaal, laadpunt, uitbreiding van het aantal gereserveerde parkeervakken, of een nieuwe laadpaal op een andere locatie in hetzelfde gebied gerealiseerd worden. Hier hoeft dan geen aanvraag van een bewoner of bezoeker aan ten grondslag te liggen.
- **Strategisch plaatsen:**
Het voordeel van een strategisch plaatsingsbeleid is dat het plaatsingsproces kan worden verkort. Er kan namelijk in één keer een verkeersbesluit worden

genomen voor meerdere locaties waardoor er meer controle is over de openbare ruimte. Het nadeel van de strategische aanpak is dat het plaatsen van palen voordat er een laadbehoefte ontstaat ten koste gaat van 'reguliere' parkeerplaatsen, waardoor de parkeerdruk in eerste instantie toeneemt. In gebieden met een hoge parkeerdruk leidt dit doorgaans tot meer weerstand van omwonenden. Ook is voor een strategische aanpak meer budget benodigd, omdat deze (ook bij een concessie) niet altijd worden betaald door de laadpaalaanbieder. De strategische palen worden immers niet meteen gebruikt en zijn voor de laadpaalaanbieder dus niet meteen winstgevend.

4.8 Onze inwoners: communicatie en participatie

Olst-Wijhe vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd worden over ontwikkelingen in hun omgeving. Het is belangrijk om duidelijk te maken waarom realisatie van openbare laadinfrastructuur belangrijk is. Een goede uitleg zorgt ervoor dat er minder vragen komen en dat de weerstand uit onwetendheid vermindert. Goede informatievoorziening op onze website is hiervan een voorbeeld.

Op het moment dat er besloten is om een bepaalde locatie aan te wijzen starten we de juridische procedure met het publiceren van het benodigde verkeersbesluit. We informeren de inwoners hierover via een publicatie in het elektronische gemeentebld (voorheen: Staatscourant) en in het gemeentelijk katern IJsselberichten van het Huis-aan-Huisblad/Reclamix.

In geval van een aanvraag van een laadpaal wordt er een informatiebord geplaatst op de gewenste locatie met daarop informatie over het besluit en de mogelijkheid hiertegen in bezwaar te gaan.

5 Wie doet wat: uitvoering en organisatie

5.1 Gemeentelijke organisatie

De wethouder Verkeer en Mobiliteit is bestuurlijk opdrachtgever voor de realisatie van openbare laadinfrastructuur. De ambtenaren Verkeer en Vervoer van team BOR zijn verantwoordelijk voor de uitrol van de openbare laadinfrastructuur.

Wij hebben als gemeente de opgave om een integrale visie op laadinfrastructuur vast te stellen. Met deze visie en beleid kan een doorvertaling gemaakt worden naar:

1. Het opstellen van plaatsingsbeleid
2. De vertaling van laadinfrastructuur naar andere gemeentelijke beleidskaders

5.2 Samenwerking en afstemming

Om de doelen uit onze laadvisie te behalen, werken we samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio GO-RAL¹⁰. Daarnaast zijn de bewoners, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar we mee samenwerken en afstemmen.

5.3 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. Deze gebruiksdata benutten we om samen met NAL-samenwerkingsregio GO-RAL 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.

5.4 Financiële kaders

Bij aansluiting bij een concessie plaatst een aanbieder normaal gesproken kosteloos laadpalen wanneer er een rendabele businesscase wordt verwacht. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer een laadpaal wordt aangevraagd door een inwoner en de verwachting is dat meerdere inwoners de paal gaan gebruiken. Er is dan voldoende zekerheid dat de paal regelmatig gebruikt gaat worden. De kosten voor het plaatsen en onderhouden van de laadpaal zijn in dat geval voor de aanbieder en deze investeringskosten verdient de aanbieder terug via het gebruik van de laadpaal.

Echter, voor de plaatsing van strategische laadpalen kan dit anders liggen. Strategische laadpalen worden geplaatst voordat de vraag daadwerkelijk ontstaat. In dit geval is er dus geen garantie dat deze ook meteen veel gebruikt gaan worden en de aanbieder de investeringskosten kan terugverdienen. Er kleeft dus een groter financieel risico aan dergelijke strategische laadpalen, en deze wil de aanbieder niet altijd (kosteloos) dragen. Vaak wordt er een gemeentelijke bijdrage verwacht van rond de vijftienhonderd euro per laadpaal.

¹⁰ Integrale Laadvisie gemeente Olst-Wijhe, 2021, hoofdstuk 1.5 onder *Samenwerkingsregio*

In de nieuwe regionale concessie (eind 2021) worden de criteria omtrent de eigen bijdrage voor een strategische laadpaal veranderd. Uitgangspunt is dat gemeenten geen bijdrage leveren ten behoeve van een proactieve plaatsing.

Dit wil niet zeggen dat gemeenten helemaal niets meer gevraagd wordt: vanuit de concessie zullen er voorwaarden gesteld worden met betrekking tot de locatie, data-analyses en verwacht rendement.

Als de locatie niet aan de gestelde voorwaarden voldoet zal mogelijk wel een bijdrage gevraagd worden.

5.4.1

Vaste kosten

Ook voor laadpalen die worden geplaatst en betaald door de CPO zijn er kosten voor rekening van de gemeente. De gemeente blijft namelijk verantwoordelijk voor het onderhoud van de parkeerplaats en eventuele markerings- of snoeiwerkzaamheden.

Eerder is gesteld dat er in de komende 5 jaar (t/m eind 2025) ongeveer 160 extra laadpunten benodigd zijn in de gemeente Olst-Wijhe. Dit houdt in dat er in 2025 zo'n 80 laadpalen geplaatst zouden moeten zijn, in 2030 zijn dit er zo'n 144 en in 2035 zelfs 262.

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.

Tot 2025 is de ambtelijke capaciteit per jaar:

$$80 \times 8 = 640:4 = 160$$

Tot 2030

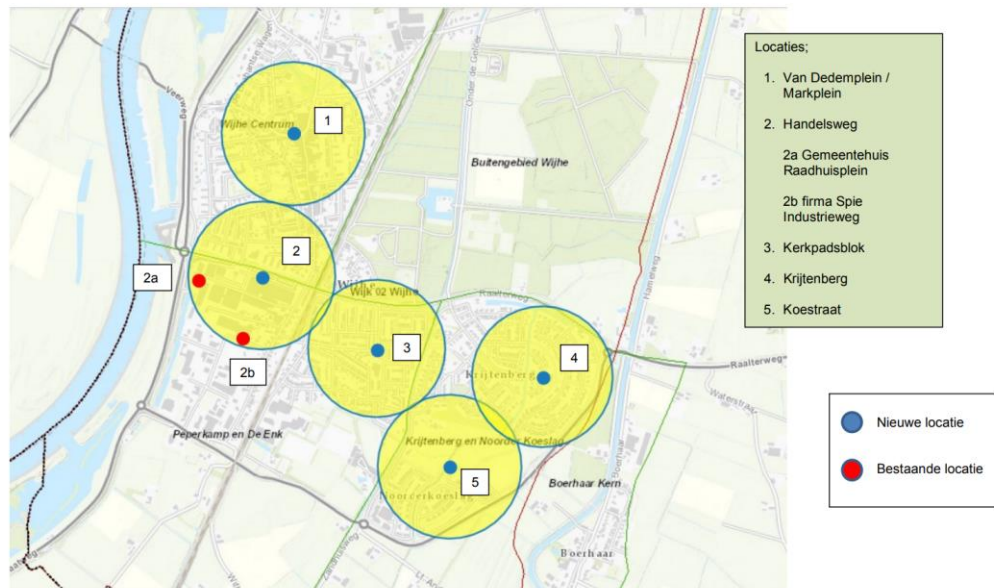
$$144 \times 8 = 1.152:4 = 288$$

Tot 2035

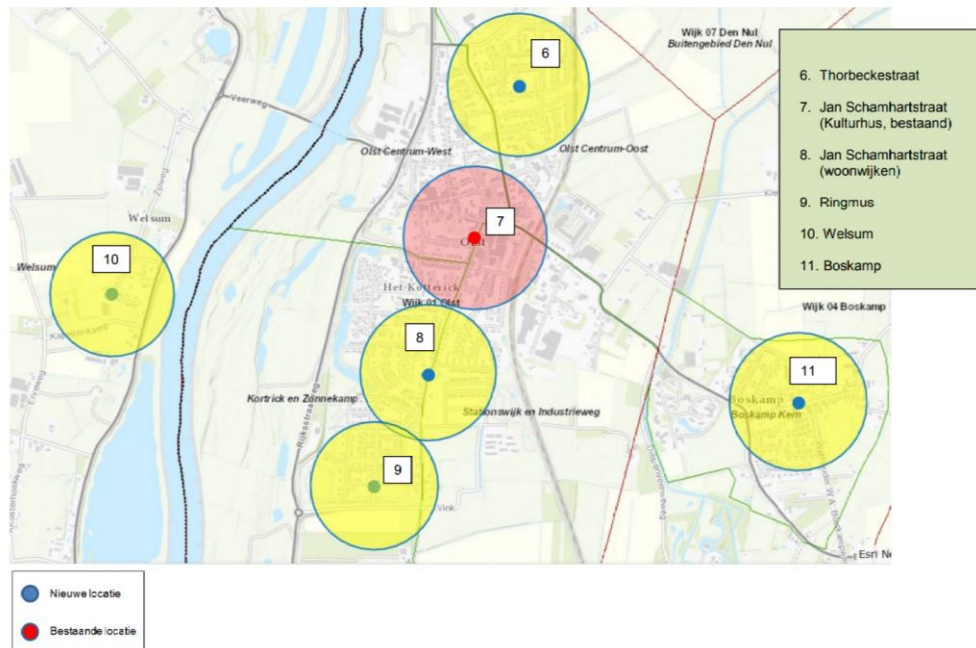
$$262 \times 8 = 2.096:4 = 524$$

Plankaart e-laden

Wijhe



Olst, Boskamp, Welsum



Den Nul



Wesepe

