

Integrale Laadvisie

2025



Integrale Laadvisie 2025

Gemeente Wierden



Vestiging Enschede:

Marssteden 70

7547 TD Enschede

Vestiging Groningen:

Euvelgunnerweg 25A

9723 CV, Groningen

085 130 46 34

info@binddd.nl

www.binddd.nl

Projectgegevens:

Projectnummer: 240280

Datum: 22-04-2025

Status: definitief

Versie: 2.0

Opsteller: R. Nijhoff & V. Vloedgraven

© 2025 *bind*

Inhoud

Samenvatting.....	4
1. Inleiding.....	6
1.1 Aanleiding: toename elektrische voertuigen	6
1.2 Doelstelling.....	6
1.3 Gebruikersgroepen.....	6
1.4 Laadlocaties	7
1.5 Soorten laadpunten.....	8
1.6 Huidige situatie in onze gemeente.....	9
2. Markt- en beleidsontwikkelingen.....	10
2.1 Ontwikkelingen in elektrische mobiliteit	10
2.1.1 Personenauto's.....	10
2.1.2 Bestel- en vrachtvoertuigen	10
2.1.3 Openbaar vervoer	11
2.2 Ontwikkelingen laadinfrastructuur	11
2.2.1 Marktonwikkelingen	11
2.2.2 Europees en Nationaal beleid en regelgeving.....	12
2.3 Lokale ontwikkelingen en samenhangend gemeentelijk beleid	13
2.3.1 Energietransitie en netcongestie	13
2.3.2 Ruimtelijke en economische ontwikkeling.....	13
3. Uitgangspunten	14
3.1 Ladder van Laden-principe	14
3.2 Regierol voor de gemeente	14
3.3 Netbewust laden	14
3.4 Regionale samenwerking voor beleid en uitrol	14
3.5 Groene stroom uit Nederland	15
3.6 Zorgvuldige inpassing openbare ruimte.....	15
3.7 Participatie bij locatieselectie en uitrol.....	15
4. De laadopgave per gebruikersgroep	16
4.1 Personenauto's.....	16

4.2 Bestelbussen.....	17
4.2.1 Bestelbussen in woonwijken	17
4.2.2 Bestel- en vrachtvoertuigen op bedrijventerreinen	18
4.2.3 Bestelbussen onderweg	18
4.2.4 Bestelbussen op de bouwplaats.....	18
5. Strategische keuzes per laadlocatie	19
5.1 Laadinfrastructuur binnen de bebouwde kom	19
5.1.1 Private laadpunten (thuis/werk)	19
5.1.2 Publieke reguliere laadpunten	19
5.1.3 Publieke kortparkeerladers	20
5.1.4 Overzicht laadoplossingen en gebruikersgroepen in de bebouwde kom	21
5.2 Laadinfrastructuur op bedrijventerreinen	21
5.2.1 Bedrijfslocaties	21
5.2.2 Collectieve laadpleinen	22
5.2.3 Overzicht laadoplossingen en gebruikersgroepen op bedrijventerreinen	22
5.3 Publieke laadinfra onderweg	23
5.3.1 Snelladers op tankstations en nieuwe snellaadstations	23
5.3.2 Heavy-duty laadpleinen	23
5.3.3 Overzicht laadoplossingen en gebruikersgroepen onderweg	24
5.4 Laden op de bouwplaats	25
6. Uitvoering en financiering	26
6.1 Gemeentelijke organisatie	26
6.2 Samenwerkingspartners.....	26
6.3 Monitoring.....	26
6.4 Financiële kaders	26
6.5 Subsidie- en stimuleringsregelingen	27
BIJLAGE I – Begrippenlijst	28
BIJLAGE II – Overzicht gebruikersgroepen en laadoplossingen per laadlocatie	31

Samenvatting

Deze 'Integrale laadvisie' bepaalt de strategie van gemeente Wierden om tijdig een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. Dit in navolging van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), voortkomend uit het Klimaatakkoord.

Gebruikersgroepen

Deze laadvisie richt zich op de gebruikersgroepen personenvervoer, doelgroepenvervoer, taxi's en bestelbussen. Voor overige gebruikersgroepen, zoals vrachtverkeer en mobiele werktuigen, volgen we de ontwikkelingen en laten dit aan de markt over.

Laadopgave

Momenteel zijn er 82 openbare laadpunten in gemeente Wierden, waarvan er 54 geplaatst zijn sinds de vorige Integrale Laadvisie uit 2021. Voor elektrische personenauto's en bestelwagens zien we de volgende laadbehoefte:

- In 2030 zijn volgens de landelijke prognoses van ElaadNL 658 openbare laadpunten nodig en in 2035 1212. Een laadpaal bestaat uit twee laadpunten;
- Op bedrijventerreinen verwachten we een laadbehoefte van 8 openbare laadpunten in 2030 en 19 openbare laadpunten in 2035 voor logistiek (bestel en vracht).
- We verwachten geen significante laadbehoefte voor zware vracht op verzorgingsplaatsen en truckparkings.

Uitgangspunten laadvisie

Om de druk op de openbare ruimte te beperken is het uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de regie op de uitrol van publiek toegankelijke laadpunten. We zijn aangesloten bij het regionale verband GO-RAL om tot dekkende netwerken te komen voor regulier laden, snelladen en logistiek laden. De ladder van laden blijft leidend, maar we monitoren de opgave en obstakels voor realisatie van private laadinfrastructuur en ondersteunen waar nodig.

We vinden het daarnaast belangrijk dat inwoners en ondernemers goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners en ondernemers hebben een adviserende rol bij het actualiseren van de plankaart.

Strategische keuzes uitvoering en plaatsing

Voor de realisatie van de reguliere openbare laadpunten volgen we het concessiemodel. Dit is een voortzetting van ons huidige uitvoeringsmodel. In de uitrol kiezen we voor aanvraag gestuurde en strategische plaatsing.

Strategische keuzes ondersteuning

Voor bedrijventerreinen ondersteunen we private ondernemers door te ondersteunen bij vragen.

LAADVISIE



Gemeente Wierden

ONZE GEBRUIKERSGROEP(EN)



AANTAL LAADPUNTEN 2030

658

TYPE LAADINFRA

Uitgangspunt is zo veel mogelijk laden op eigen terrein, dus private laadpunten. Daarnaast zorgt de gemeente voor toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur.

UITVOERINGSMODEL

Regionaal concessiemodel.

PARTICIPATIE

Informerend en waar nodig raadplegend, maar vooral inzetten op maatwerk.

TYPE
LAADINFRA
keuze 1

SOORT
LAADPUNTEN
keuze 2

UITVOERINGS-
MODEL
keuze 3

PLAATSINGS-
STRATEGIE
keuze 4

PARTICIPATIE
keuze 5

SOORT LAADPUNTEN

Reguliere laadpalen. We focussen op laadinfrastructuur in de bebouwde kom.

PLAATSINGSSTRATEGIE

Vraaggestuurde plaatsing en deels proactief plaatsen op strategische plekken.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding: toename elektrische voertuigen

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in de gemeente Wierden. Dat is noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen, maar ook om luchtkwaliteit te verbeteren en stikstofuitstoot te voorkomen. In de gemeente Wierden zetten we in op 49 procent CO₂-reductie in 2030 en 95 procent CO₂-reductie in 2050 ten opzichte van 1990. Dit komt overeen met de klimaatdoelstellingen uit het Klimaatakkoord. Wij stimuleren en faciliteren elektrisch vervoer als onderdeel van een breder pakket aan maatregelen om mobiliteit te verduurzamen, zoals deelauto's en deelfietsen (OV).

Landelijk is het streven dat vanaf 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Ook andere gebruikersgroepen, zoals bestel- en vrachtvoertuigen, elektrificeren in toenemend tempo.

Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, voortkomend uit het Klimaatakkoord. Eén van de afspraken uit de NAL is dat gemeenten een 'Integrale laadvisie' en 'Plaatsingsbeleid Laadinfrastructuur' opstellen, en tweejaarlijks updaten op basis van nieuwe ontwikkelingen en inzichten.

Voor gemeente Wierden geeft deze 'Integrale Laadvisie' richting aan de ontwikkeling van een dekkend, veilig, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk voor alle gebruikers. Dit doen we door te kijken naar de totale opgave vanuit de landelijke prognoses en ambities binnen onze gemeente. Sinds de vorige laadvisie uit 2021 zijn er 27 (semi)publieke laadpalen bijgeplaatst in onze gemeente.

1.2 Doelstelling

Het doel van deze 'Integrale laadvisie' is een strategie te bepalen en richting te geven waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen wordt gerealiseerd. Dit is noodzakelijk om de transitie naar duurzame mobiliteit en schoon en emissieloos bouwen te kunnen faciliteren.

De gemeente Wierden neemt regie op het plaatsen en opschalen van laadoplossingen. Op die manier zorgen we voor de best mogelijke inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet en willen we onze inwoners, bezoekers en ondernemers vertrouwen geven om de stap naar elektrische mobiliteit te maken.

Deze visie heeft een zichttermijn van tien tot vijftien jaar. We herijken onze visie elke twee jaar, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen.

1.3 Gebruikersgroepen

Deze visie richt zich voornamelijk op de gebruikersgroep personenvervoer. Daarnaast richten we ons op doelgroepenvervoer, taxi's en licht logistieke voertuigen. Gebruikersgroepen die andere behoeften hebben dan de reguliere laadpalen, zoals openbaar vervoer, zware logistieke voertuigen en mobiele werktuigen laten we op dit moment buiten beschouwing.

Voor deze doelgroepen volgen we de ontwikkelingen en laten we de laadinfrastructuur over aan de markt. We verwachten dat de laadinfrastructuur voor personenvervoer voorlopig ook voor bouwmaterieel gebruikt kan worden. Gemeente Wierden heeft op dit moment ook geen eisen voor het inzetten van emissievrije mobiele werktuigen bij werkzaamheden die we als gemeente aanbesteden.

Door het relatieve gemak van laden op eigen terrein, zien we geen rol voor het publiek laden van light electric vehicles (LEV's) en e-bikes. We volgen de ontwikkelingen en staan open voor initiatieven.

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 op basis van de prognoses redelijk zicht op de laadinfrastructuur die nodig is. Voor lichte logistieke voertuigen komt de transitie snel op gang en groeit de laadbehoefte. We verwachten dat, naast regulier personenvervoer en bestelwagens (licht logistieke voertuigen), ook taxi's, deelauto's en voertuigen voor doelgroepenvervoer steeds meer overstappen naar elektrisch. Een deel van die voertuigen gaat 's avonds mee naar huis en laadt in de wijk, nabij de woning op. De laadbehoefte van deze voertuigen in de wijk nemen we ook mee in deze visie. Deze voertuigen kunnen gebruik maken van het reguliere openbare netwerk in de wijken. Daarnaast blijven we in gesprek met aanbieders om ons voor te kunnen bereiden op de toekomstige laadopgave.

Naast elektrische voertuigen zetten 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 die van batterij-elektrisch. Het aanbod vulpunten, betaalbare voertuigen en groene waterstof is nog beperkt en duur. We volgen deze ontwikkelingen en passen ons beleid aan wanneer dit nodig is.

1.4 Laadlocaties

Laadinfrastructuur is een randvoorwaarde voor batterij-elektrische voertuigen en daarmee voor de transitie naar uitstootvrije mobiliteit. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende laadlocaties met elk hun eigen kenmerken.

We kijken daarbij naar een laadnetwerk, uitgesplitst over de volgende drie locatietypen voor het laden van elektrische voertuigen:

- **Binnen de bebouwde kom:** Laadlocaties in woonwijken en bezoekslocaties (bv. winkelgebied, kantoren, attracties) binnen onze gemeente;
- **Op bedrijventerreinen:** Een terrein met een concentratie van bedrijven (kantoren en depots) en daarmee toenemende laadbehoefte voor logistieke voertuigen, werktuigen en voertuigen van werknemers;
- **Onderweg:** Laadlocaties langs corridors van gemeentelijk, regionaal en landelijk/Europees belang. Deze locaties zijn gekoppeld aan de verkeersstroom in plaats van een woonwijk of bedrijventerrein. Een voorbeeld is een tankstation.

1.5 Soorten laadpunten

We onderscheiden laadinfrastructuur op basis van de locatie waar een laadpunt zich bevindt (publiek of privaat) en op welk vermogen geladen kan worden.

De laadinfrastructuur bestaat uit laadpunten in de publieke, semipublieke en private ruimte:

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

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.

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.

Laadpunten kunnen daarnaast op verschillende vermogens elektriciteit leveren:

- **Regulier laden:** Een laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren en wordt gecombineerd met een langer verblijf thuis, op werklocaties of bij depots (bij bedrijfsvoertuigen).
- **Snelladen:** Een laadpunt met een vermogen vanaf 22 kW, waarbij we onderscheid maken tussen kortparkeerladen, onderweg bijladen en snelladen voor zware voertuigen:
 - *Kortparkeerladen:* Laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW. Het opladen duurt tussen de 30 en 60 minuten en wordt gecombineerd met een kort verblijf, bijvoorbeeld bij supermarkten en vergaderlocaties;
 - *Onderweg bijladen:* Laadpunt met een vermogen tussen 125 en 350 kW. Het opladen duurt tussen de 10 en 30 minuten en gebeurt onderweg langs hoofdwegen, bijvoorbeeld bij tankstations en wegrestaurants;
 - *Snelladen voor zware voertuigen:* Laadpunt met een vermogen hoger dan 350 kW. Ook voor langere verblijfsduren bij depotladen zijn hoge vermogens nodig (50 kW of meer).

Snelladen is over het algemeen 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 hierbij bijvoorbeeld aan tankstations of drukbezochte plekken.

De publieke of semipublieke laadinfrastructuur kan bestaan uit een gespreid, dekkend netwerk van losse laadpunten. Het kan ook geclusterd worden in laadpleinen, voor meer

laadzekerheid en efficiëntie in ruimte- en vermogensgebruik. Voor private laadpunten wordt het laadnetwerk vaak afgestemd op de grootte en behoefte. Variërend van een enkel laadpunt bij een huishouden met één auto tot een laadplein op het parkeerterrein van een bedrijfslocatie.

In hoofdstuk 5 strategische keuzes bepalen we per laadlocatie hoe we tot de gewenste combinatie van laadpunten komen voor alle gebruikersgroepen. In Bijlage II is daarnaast een totaaloverzicht opgenomen van laadpunten per laadlocatie en een toelichting van de kenmerken. Hierin zijn ook onze keuzes verwerkt welke gebruikersgroepen de laadoplossing gebruiken.

1.6 Huidige situatie in onze gemeente

De gemeente Wierden heeft de afgelopen jaren al mooie stappen gezet. De belangrijkste resultaten zijn tot nu toe:

- Momenteel zijn er 82 publieke reguliere laadpunten in onze gemeente;
- Deze zijn aanvraag gestuurd en proactief geplaatst voor personenauto's en bestelbussen van inwoners, bezoekers en ondernemers;
- De uitrol van openbare laadinfrastructuur in de gemeente Wierden vullen we in vanuit een concessieovereenkomst. Daarmee borgen we een zo laag mogelijk laadtarief voor de gebruikers en is plaatsing en exploitatie goed en structureel geregeld;
- Daarnaast zijn vanuit de markt publiek toegankelijke (truck)laadpleinen AVIA VOLT en Brink XL gerealiseerd, met respectievelijk vier snelladers voor personenauto's en bestelbussen en zes snelladers voor vrachtwagens. Dit betreft tevens het grootste trucklaadplein van Nederland. We lopen daarmee ook voor op de prognoses voor vrachtverkeer. De gemeente heeft in dit proces een faciliterende rol gehad.

2. Markt- en beleidsontwikkelingen

In dit hoofdstuk schetsen we de belangrijkste markt- en beleidsontwikkelingen op het gebied van elektrische mobiliteit en de laadinfrastructuur.

2.1 Ontwikkelingen in elektrische mobiliteit

Leidend voor de laadbehoefte is de snelheid van de transitie naar zero-emissie mobiliteit en de mate waarin deze transitie met batterij-elektrische voertuigen wordt ingevuld. In deze paragraaf sommen we de marktontwikkelingen op voor de verschillende gebruikersgroepen.

2.1.1 Personenauto's

Voor elektrische personenauto's spelen de volgende marktontwikkelingen:

- Het Klimaatakkoord geeft het streven aan dat in 2030 alle nieuw verkochte personenauto's emissieloos zijn. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Vanaf 2035 geldt dit als verplichting voor de gehele EU;
- Naar verwachting rijden in Nederland 1,9 miljoen elektrische auto's in 2030, wat neerkomt op een marktaandeel van 21%. Uiteindelijk is de verwachting dat in 2050 100% van de ruim 10 miljoen personenvoertuigen elektrisch zijn;
- De efficiëntie van elektrische personenauto's wordt steeds beter, waardoor de actieradius ook toeneemt. Ook het snellaadvermogen wordt steeds groter, waardoor elektrische personenauto's steeds makkelijker en sneller kunnen bijladen. Tegelijkertijd verwachten we dat tweedehands elektrische auto's elektrisch rijden bereikbaarder maakt voor particulieren. Voor deze modellen met beperktere actieradius en laadvermogen moet het laadnetwerk ook voldoende ondersteuning bieden;
- Voor personenbusjes zoals gebruikt worden voor taxi- en doelgroepenvervoer ontwikkelt zich ook een volwassen aanbod aan elektrische alternatieven. Dit is ook steeds vaker een eis vanuit gemeentelijke aanbestedingen.

2.1.2 Bestel- en vrachtvoertuigen

Voor bestel- en vrachtvoertuigen komen ook steeds meer batterij-elektrische voertuigen op de markt. Het marktaandeel is nu nog klein, maar neemt snel toe. De belangrijkste ontwikkelingen zijn:

- Vanaf 2025 beginnen sommige Nederlandse gemeenten Zero Emissie zones in te voeren voor stadslogistiek. Dit betekent dat bestel- en vrachtauto's in deze zone uitstootvrij moeten zijn. In de praktijk zullen dit vooral batterij-elektrische voertuigen zijn;
- De gemeente Wierden heeft geen plannen om een Zero Emissie-zone voor logistiek in te richten. Ook verwachten we op dit moment weinig effect van Zero Emissie-zones in andere gemeentes op de laadvraag in onze gemeente. We monitoren de ontwikkelingen en passen indien nodig onze visie en ons beleid hierop aan.

- De aanschafprijs van elektrische bestel- en vrachtvoertuigen ligt nu nog een stuk hoger, onder andere door de prijs van de grote accupakketten voor zware voertuigen. Door subsidies en het goedkopere gebruik komen de totale gebruikskosten steeds dichterbij modellen met een brandstofmotor op fossiele brandstoffen. Voor sommige modellen zijn de kosten over de gehele gebruiksduur van het voertuig (de total cost of ownership of TCO) zelfs al lager;
- Voor bedrijven is de combinatie met eigen opgewekte energie belangrijk om de gebruikskosten van elektrische voertuigen verder te verlagen. Dit geeft een sterke prikkel om op eigen terrein te laden;
- Voor het laden van vrachtvoertuigen zijn hogere vermogens nodig: 350 kW om onderweg en bij kortverblijf (pauzes, laden/lossen) snel bij te laden, en 50 kW om 's nachts bij te laden. Op termijn zullen voertuigen en laadpunten nog hogere vermogens aan kunnen.

2.1.3 Openbaar vervoer

Het openbaar busvervoer moet in 2030 geheel emissievrij zijn volgens het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer. Wij zijn onderdeel van de regionale concessie GO-RAL, waarin deze eisen zijn meegenomen.

2.2 Ontwikkelingen laadinfrastructuur

De belangrijkste ontwikkelingen voor laadinfrastructuur zijn onder te verdelen in marktontwikkelingen, beleid en regelgeving.

2.2.1 Marktontwikkelingen

We voorzien de komende jaren vooral ontwikkelingen in de techniek en beschikbaarheid van laadinfrastructuur op de volgende vlakken:

- **Netbewust laden:** Vanwege netcongestie worden landelijk afspraken gemaakt om laadinfrastructuur slim aan te sturen, zodat de netbelasting op piektijden omlaag kan. Daarmee kunnen netbeheerders laadpunten op laagspanningsnet ook in de komende jaren blijven aansluiten. Ook blijft bi-directioneel laden in ontwikkeling, dit kan congestie lokaal verminderen door energie uit voertuigen aan het elektriciteitsnet te leveren;
- **Hogere vermogens voor zware voertuigen:** Toename van de laadvermogens verwachten we vooral voor vrachtwagens en andere zwaar materieel. Vooral de Megawatt Charging Standard zal tot nieuwe mogelijkheden leiden. Deze internationale laadstandaard voor zware voertuigen maakt laadvermogens van meer dan 1 megawatt mogelijk en wordt vanaf 2025 op de markt verwacht;
- **Combinatie snellaadinfrastructuur en batterij-opslag:** We verwachten de komende jaren vaker de combinatie van (snel)laadinfrastructuur met batterij-opslag (en eventueel eigen opwek) van energie. Met als doel om minder afhankelijk te zijn van zwaardere energieaansluitingen. Voorwaarde hierbij is dat de batterij-opslag geen extra netcongestie veroorzaakt;
- **Delen van aansluitingen en vermogen:** De gecontracteerde vermogens van bestaande grootverbruik aansluitingen zijn vaak afgestemd op een piekverbruik, terwijl die maar zelden benut wordt. Dit biedt kansen om een aansluiting te delen

voor (snel)laadpunten. In de komende jaren gaan netbeheerders hiervoor nieuwe aansluitcontracten aanbieden.

2.2.2 Europees en Nationaal beleid en regelgeving

Nationaal en Europees beleid en regelgeving beïnvloeden de rol van onze gemeente en de vraag die we de komende jaren kunnen verwachten vanuit de Rijksoverheid en ondernemers. Het gaat onder andere om afspraken uit de NAL, regelgeving voor de plaatsing van private laadinfra voor snelladers en logistieke laadpunten en subsidieregelingen.

Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

Binnen de NAL zijn zes samenwerkingsregio's benoemd. Gemeente Wierden maakt deel uit van NAL-regio Gelderland en Overijssel (GO-RAL). In de recente nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), de NAL-regio's en de netbeheerders zijn nieuwe afspraken gemaakt over dekkende laadinfrastructuur voor verschillende gebruikersgroepen. Deze 'Integrale Laadvisie' volgt uit deze NAL-afspraken. We hebben periodiek afstemming in onze NAL-regio.

Regelgeving voor plaatsing private laadinfra vanuit Europese Richtlijn energieprestatie van gebouwen (EPBD IV)

De Europese Energy Performance of Buildings Directive IV (EPBD IV) schrijft regelgeving voor hoe laadinfrastructuur geplaatst moet worden bij nieuwbouw, renovatie en bestaande utiliteitsbouw op privaat parkeerterrein. Dit wordt ook verwerkt in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL) en dat stelt de volgende eisen:

- Bij nieuwe woongebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moeten alle parkeervakken voorzien zijn van leidinginfrastructuur (loze leidingen) om toekomstige laadpunten mogelijk te maken;
- Bij nieuwe en renovatie van bestaande utiliteitsgebouwen (zoals kantoren) met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal 1 laadpunt worden geïnstalleerd en leidinginfrastructuur moet worden aangelegd voor 20% van de parkeervakken;
- Bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan 20 parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2026 minimaal 1 oplaadpunt zijn aangelegd.

Europese regelgeving (AFIR)

De Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) schrijft onder andere voor hoe een dekkend netwerk van snelladers en logistieke laadpunten langs Europese corridors ontwikkeld moet worden en welke gebruikerseisen voor publiek toegankelijke laadpunten gelden. Ook volgen hieruit eisen voor walstroom voor binnenvaart en zeevaart. De Europese richtlijn geldt sinds 2023. Het ministerie van IenW werkt aan een actieplan om aan deze richtlijnen te voldoen.

Landelijke initiatieven voor basisnetwerk logistieke laadinfrastructuur

Verscheidene landelijke initiatieven faciliteren de realisatie van het basisnetwerk voor zware logistiek, conform de Europese minimumeisen en de verwachte logistieke laadvraag langs landelijke en regionale corridors. Voorbeelden zijn Logistiek Laden en het Living Lab Heavy Duty, die samenwerking zoeken met provincies en gemeenten voor realisatie van het basisnetwerk.

2.3 Lokale ontwikkelingen en samenhangend gemeentelijk beleid

Ook lokale ontwikkelingen beïnvloeden de laadvisie, zoals de energietransitie of ruimtelijke inrichting. Daarnaast hangt laadinfra samen met andere gemeentelijke beleidsonderwerpen, zoals deelmobiliteit. Het Mobiliteitsplan 2024-2030 van de gemeente Wierden geeft inzicht in het verkeers- en vervoersbeleid. De gemeente Wierden wil een gezonde, (verkeers-) veilige leefomgeving creëren en daarbij de regionale en lokale bereikbaarheid verbeteren. Hierbij volgen ze het STOMP principe. Dit betekent dat we bij de inrichting van de openbare ruimte eerst uitgaan van de voetganger (Stappen), dan de fietsen (Trappen), OV, Mobiliteitsdiensten en als laatste de Personenauto.

2.3.1 Energietransitie en netcongestie

Elektrisch rijden is onderdeel van de energietransitie, waarbij Nederland zoveel mogelijk overstapt op hernieuwbaar opgewekte elektriciteit. Mede door de toenemende vraag naar (grotere) netaansluitingen, een toenemende vraag naar elektriciteit en een groeiende hoeveelheid hernieuwbaar opgewekte energie, is in grote delen van Nederland sprake van netcongestie. De energievraag van elektrisch vervoer speelt hierin een aanzienlijke rol. Voor netbeheerders is het belangrijk dat zij inzicht hebben in de energiebehoefte. Slimme planning en benutting helpen de opgave te spreiden.

In de Regionale Energie Strategie (RES) delen overheden data over de energietransitie met de netbeheerders in de vorm van netimpactanalyses. Daarin zijn de landelijke prognoses voor elektrisch rijden ook meegenomen. Het is daarom onze verantwoordelijkheid om tijdig, op basis van deze prognoses, aan te geven welke laadinfrastructuur gewenst is voor de komende jaren. De netbeheerder kan vervolgens inzicht geven in de haalbaarheid van de aanleg van de laadinfrastructuur.

Op dit moment is het plaatsen van (publieke) laadpunten in de gemeente Wierden gewoon mogelijk. Echter is het niet onwaarschijnlijk dat we ook voor (publieke) laadinfrastructuur de komende jaren te maken gaan krijgen met netcongestie. We monitoren de situatie en blijven aangesloten bij landelijke en regionale processen voor het energienet.

We nemen een actieve rol in de energietransitie door actieve afstemming met onze netbeheerder en door Smart Energy Hubs, zoals op De Vonder en De Elsmoat in Enter, te faciliteren op bedrijventerreinen.

2.3.2 Ruimtelijke en economische ontwikkeling

Ruimte in onze gemeente is steeds schaarser door ontwikkelingen in woningbouw en bedrijventerreinen. De verwachting is dat deze ontwikkelingen pas over een aantal jaar in uitvoering komen. We nemen de aanleg en voorbereiding van laadinfrastructuur mee in deze plannen. Waar we potentieel gemeentelijke grond willen aanwijzen voor laadlocaties, zijn we ons bewust van de prioriteiten die onze gemeente aan het grondgebruik stelt. Ook realiseren we ons dat ruimtegebrek en netcongestie kunnen leiden tot vragen van ondernemers over hun laadbehoefte.

3. Uitgangspunten

In dit hoofdstuk staan de uitgangspunten van deze visie, zoals de regierol, netbewust laden en participatie.

3.1 Ladder van Laden-principe

Het Ladder van Laden-principe geeft een voorkeursvolgorde voor de invulling van de laadbehoefte. Om de druk op de schaarse openbare ruimte beperkt te houden, is ons eerste uitgangspunt dat elektrische voertuigen zoveel mogelijk op privaat terrein laden (Ladder van Laden-principe). EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt, moeten kunnen uitwijken naar (semi)-publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publiek toegankelijke laadpunten voor personenvoertuigen, specifiek voor inwoners en bezoekers, deelauto's, taxi's en doelgroepenvervoer.

3.2 Regierol voor de gemeente

De totale opgave voor laadinfrastructuur vraagt om een regierol van de gemeente. Daarbij houden we een vinger aan de pols bij ontwikkelingen in de laadbehoefte, het gewenste aanbod van laadoplossingen en de impact van obstakels op de transitie, zoals netcongestie.

Om de uitrol van laadpunten in de openbare ruimte in goede banen te leiden, nemen we waar nodig regulerende maatregelen. Hierbij hoort dat we voor alle laadinfrastructuur op openbare grond een overeenkomst hebben over de randvoorwaarden van plaatsing, beheer, onderhoud en exploitatie, inclusief het delen van gebruiksdata.

Aanvullend kiezen we waar nodig voor passende faciliterende of stimulerende maatregelen om vraag en aanbod bij elkaar te brengen en obstakels weg te nemen.

3.3 Netbewust laden

In afstemming met de netbeheerder en onze NAL-regio, passen we standaard netbewust laden toe op onze reguliere publieke laadpunten, conform de landelijke aanpak. We stellen eisen aan laadinfrastructuur om deze aansturing mogelijk te maken. Hiermee ontlasten we het elektriciteitsnet op piekmomenten en blijft het mogelijk om nieuwe laadpunten aan te sluiten.

Daarnaast nemen we een actieve houding aan om aan de netbeheerder en de provincie input te leveren over de verwachte laadbehoefte. Hierbij voorzien we de netbeheerder van informatie over de exacte laadlocaties met bijbehorende laadvermogens.

3.4 Regionale samenwerking voor beleid en uitrol

Als onderdeel van de NAL-samenwerkingsregio GO-RAL maken we gebruik van de aangeboden ondersteuning. Via de regio blijven we tevens op de hoogte van landelijke en regionale ontwikkelingen en initiatieven.

Voor de uitrol van openbare laadinfrastructuur nemen we waar mogelijk deel aan concessies en gezamenlijke aanbestedingen voor openbare laadinfrastructuur, zoals we nu al deelnemen aan de concessie van GO-RAL. In deze concessie, waarin een groot deel van de

gemeenten al deelneemt, is het ons gelukt om gunstige prijsafspraken te maken met de aanbieder van laadpalen. Dit is onder andere gelukt door het schaalvoordeel. Daarbij ligt het exploitatierisico bij de exploitant. Deze concessie brengt goede borging van kennis, expertise en contractmanagement via GO-RAL met zich mee en heeft door de schaalvoordelen van de grote groep deelnemende gemeenten relatief gunstige laadprijzen voor de komende tijd. De huidige concessie loopt nog tot 2027, de exploitatietermijn tot 2034. Daarna kijken we of we gezamenlijk nieuwe afspraken maken.

3.5 Groene stroom uit Nederland

Ons uitgangspunt is dat de stroom op publieke laadinfrastructuur groen en uit Nederland afkomstig is. Dit is ook meegenomen in de huidige concessie, en wij streven ernaar dat dit wordt meegenomen in de uitvraag voor een nieuwe regionale concessie, dan wel dat er ruimte blijft om hier buiten de concessie lokaal invulling aan te geven. Waar mogelijk zoeken we de combinatie met lokale (energie-)projecten.

3.6 Zorgvuldige inpassing openbare ruimte

Wij vinden het belangrijk om de impact van de laadinfrastructuur op de openbare ruimte te beperken en wildgroei en verrommeling tegen te gaan. Daarom hebben we zorgvuldig realisatiecriteria en uitgangspunten afgewogen. Deze zijn vastgelegd in het 'Plaatsingsbeleid Laadinfrastructuur', dat gelijktijdig met deze visie iedere twee jaar wordt geactualiseerd. Tijdens de actualisatie toetsen we ook of de realisatiecriteria en uitgangspunten nog van toepassing zijn of geactualiseerd moeten worden.

3.7 Participatie bij locatieselectie en uitrol

Gemeente Wierden vindt het belangrijk dat inwoners en ondernemers goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners en ondernemers krijgen een adviserende rol bij de locatiekeuze van publieke laadpunten in en nabij woonwijken.

We vragen inwoners om te reageren op voorgenomen locaties voor (proactieve) laadpunten en om suggesties aan te dragen. Uiteindelijk beslist de gemeente en houden we de mogelijkheid om beargumenteerd af te wijken van de voorstellen.

Daarnaast wordt proactief een plankaart beheerd door de gemeente Wierden, waarop de mogelijke locaties voor laadpalen weergegeven worden. Inwoners hebben digitaal en tijdens een inloopavond kunnen reageren op de voorgestelde locaties in hun buurt. Daarna zijn de definitieve locaties bepaald. Dit proces staat uitgebreid beschreven in het 'Plaatsingsbeleid Laadinfrastructuur'.

4. De laadopgave per gebruikersgroep

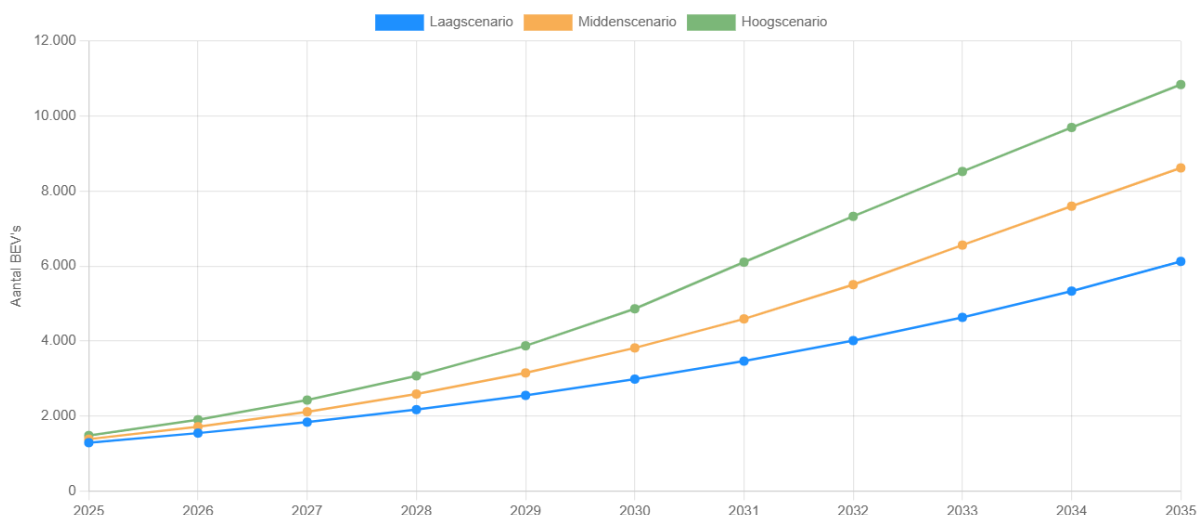
In dit hoofdstuk beschrijven we de laadopgave voor de verschillende gebruikersgroepen: personenauto's, bestel- en vrachtvoertuigen en mobiele werktuigen. Deze laadopgave bestaat uit het aantal verwachte elektrische voertuigen in onze gemeente in 2030 en 2035.

We baseren de verwachte laadbehoefte op de meest recente ElaadNL prognoses. Deze bevatten aantallen en verhoudingen van aantallen voertuigen en benodigde laadpunten en/of laadvermogens. De markt- en beleidsontwikkelingen zijn hierin verwerkt. Op basis van bekende data over grondeigendom splitsen we de laadbehoefte zoveel mogelijk uit naar private en publieke laadbehoefte. Met publiek bedoelen we 'publiek toegankelijk'. Als laadpunten op private grond worden gerealiseerd en opengesteld, dragen die ook bij aan het oplossen van de publieke laadbehoefte.

Hierna geven we per gebruikersgroep aan wat de laadopgave is:

4.1 Personenauto's

Volgens de prognoses stijgt het aantal elektrische personenauto's in de gemeente Wierden van 1384 nu naar 3817 in 2030 en 8619 in 2035. De grafiek hieronder laat in het oranje het midden-scenario van de groei van het aantal elektrische voertuigen in onze gemeente zien.

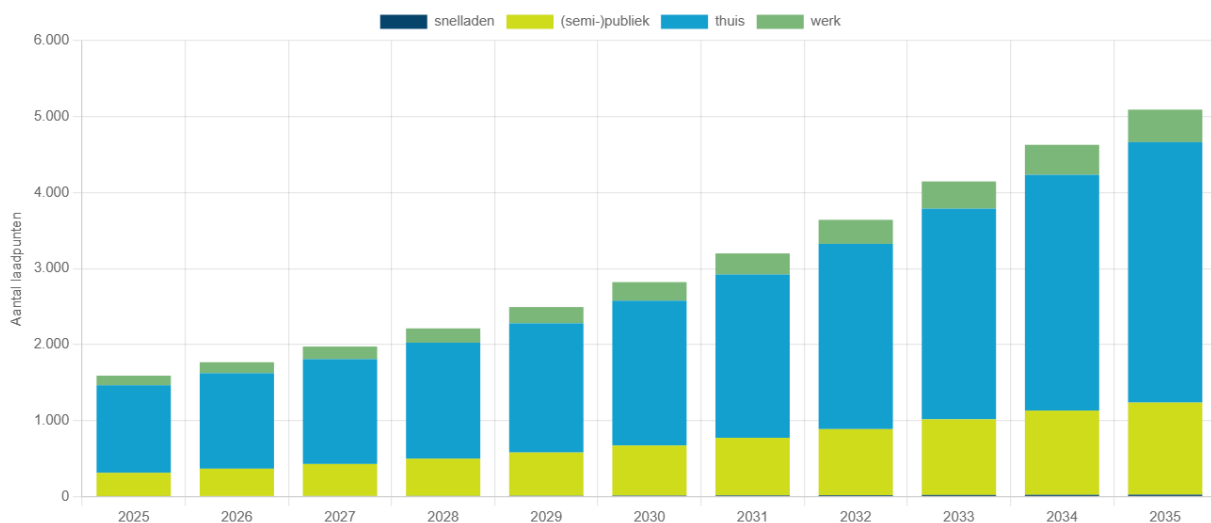


Figuur 1.

Vertaald naar aantallen laadpunten voor personenauto's betekent dat in Wierden het volgende:

- Een groei van totaal 1592 nu, naar 2808 laadpunten in 2030 en in totaal 5092 laadpunten in 2035;
- Het grootste deel van deze laadpunten zal op privaat terrein worden gerealiseerd;
- De prognose voor het aantal (semi-)publieke laadpunten voor personenauto's in Wierden is een stijging van 306 laadpunten in 2025, naar 658 in 2030, en in totaal 1212 (semi-)publieke laadpunten in 2035. Dit zijn reguliere laadpunten in of nabij de woonwijken.

De prognoses staan samengevat in figuur 2. Hieruit blijkt dat we richting 2035 voor een grote laadopgave staan. Dit vereist een forse toename van het totaal aantal laadpunten en daarmee ook publieke laadpunten.



Figuur 2.

Voor doelgroepenvervoer zijn de exacte aantallen niet bekend. Deze voertuigen kunnen gebruik maken van het reguliere openbare netwerk in de wijken. Daarnaast blijven we in gesprek met aanbieders om ons voor te kunnen bereiden op de toekomstige laadopgave. Daarnaast verwachten we een relatief klein aantal elektrische deelauto's in onze gemeente in de komende jaren. Deze kunnen gebruik maken van het openbaar laadnetwerk.

4.2 Bestelbussen

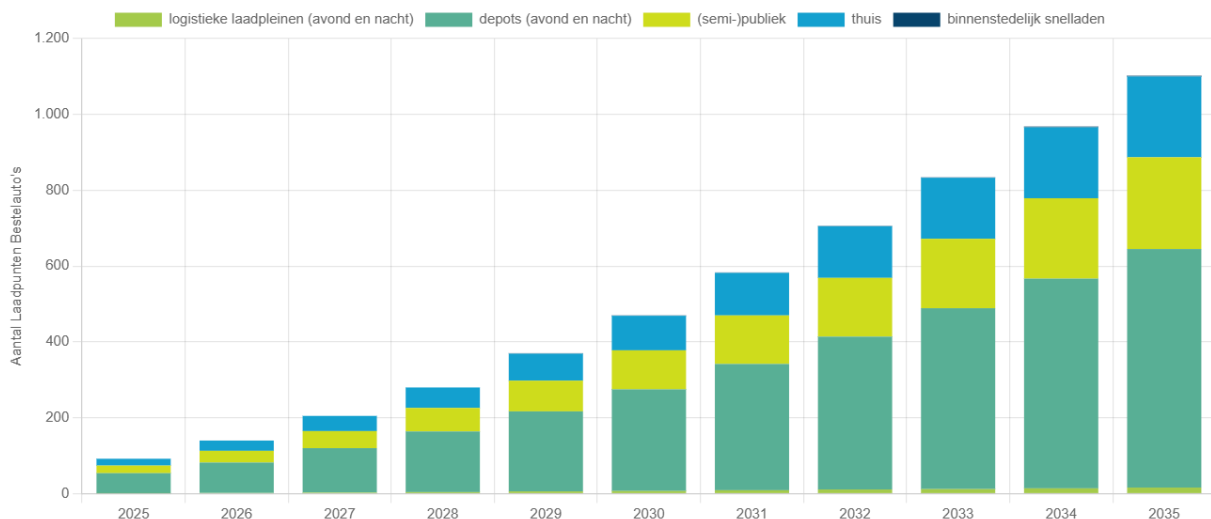
Als we de prognoses van ElaadNL bekijken, dan zien we de volgende laadopgave voor gemeente Wierden:

- Het aantal verwachte elektrische logistieke voertuigen in 2030 is: 595 elektrische bestelauto's en 31 elektrische vrachtwagens;
- In 2035 is dit 1395 elektrische bestelauto's en 77 elektrische vrachtwagens.

4.2.1 Bestelbussen in woonwijken

Landelijk gaat grofweg de helft van de bestelbussen aan het eind van de werkdag mee naar huis. Deze zullen op de oprit, of bij de bestaande publieke reguliere laadinfrastructuur in de wijken opgeladen worden. De andere helft van de elektrische bestelbussen laadt op bedrijventerreinen.

De prognoses laten zien dat er 103 extra publieke laadpunten in 2030 en 242 extra publieke laadpunten in 2035 nodig zijn voor het laden van bestelbussen in woonwijken.



Figuur 3.

4.2.2 Bestel- en vrachtvoertuigen op bedrijventerreinen

De laadvraag van de logistieke sector concentreert zich op privaat terrein op de bedrijventerreinen in onze gemeente. Hier zullen alle elektrische vrachtvoertuigen in onze gemeente gaan laden en daarnaast ruim de helft van de elektrische bestelbussen.

4.2.3 Bestelbussen onderweg

Een deel van de logistieke voertuigen moet onderweg snelladen. Dat zijn voornamelijk voertuigen van buiten onze gemeente die vanwege werk in onze gemeente rijden. De laadopgave voor publiek toegankelijke logistieke snellaadlocaties hangt dus vooral af van de verkeersstromen in en om onze gemeente.

Omdat onze gemeente geen Zero Emissie-zones voor logistiek heeft, voorzien we dat bestelbussen kunnen laden bij het snellaadaanbod voor personenvoertuigen.

4.2.4 Bestelbussen op de bouwplaats

Voor het laden van bouwlogistieke bestelbussen, kan laadbehoefte op de bouwplaats ontstaan. De laadopgave is vanwege het projectmatige karakter van bouwprojecten niet structureel te vertalen naar locaties en vermogens. De vermogensvraag kan per project tijdig in kaart worden gebracht, in combinatie met die voor de mobiele werktuigen. Deze ontwikkelingen laten we aan de markt over.

5. Strategische keuzes per laadlocatie

In dit hoofdstuk maken we strategische keuzes over de verschillende laadoplossingen per laadlocatie: binnen de bebouwde kom, bedrijventerreinen of onderweg. Daarbij houden we rekening met het gecombineerd gebruik van laadpunten door verschillende gebruikersgroepen. Binnen laadlocaties maken we onderscheid tussen publieke, semipublieke en private laadpunten.

Bij publieke laadpunten gaan de strategische keuzes over de plaatsingsstrategie, het uitvoeringsmodel en type laadpunten. Voor private en semipublieke laadinfrastructuur maken we per locatiecategorie keuzes of we actief ondersteunen en welke maatregelen daarbij horen.

5.1 Laadinfrastructuur binnen de bebouwde kom

De laadoplossingen binnen de bebouwde kom bestaan uit private laadpunten, openbare reguliere laadpunten en publieke kortparkeerladers. Hierna benoemen we de keuzes en stimuleringsacties voor deze drie type laadpunten. Deze keuzes staan samengevat in een tabel aan het einde van deze paragraaf.

5.1.1 Private laadpunten (thuis/werk)

Waar mogelijk moeten elektrische voertuigen op eigen terrein opgeladen worden. Dit is ook voor de gebruiker vaak de handigste en goedkoopste optie. Privaat laden kan bij inwoners op de oprit zijn, of op grotere parkeerterreinen en garages bij appartementen, bezoekslocaties en kantoren. Bij publiek toegankelijke locaties, kan het openstellen van deze laadinfrastructuur als semipubliek een alternatief bieden voor het openbare laadnetwerk en commercieel interessant zijn voor de uitbater. We monitoren de ontwikkelingen.

Er zijn ook inwoners in de gemeente Wierden die geen parkeergelegenheid op eigen terrein hebben, maar wel willen laden vanaf eigen terrein. Dit kan bijvoorbeeld met kabelgoottegels. De komende tijd gebruikt het college om mogelijk via een pilot onderzoek te doen naar de behoefte en mogelijkheden en de stappen die noodzakelijk zijn om kabelgoottegels toe te staan. De uitkomsten hiervan worden opgenomen in de volgende versie van de 'Integrale Laadvisie' en het 'Plaatsingsbeleid Laadinfrastructuur'.

5.1.2 Publieke reguliere laadpunten

Reguliere publieke laadpunten in de vorm van laadpalen vormen de basis van ons netwerk voor personenauto's en bestelbussen. Deze zijn ook te gebruiken voor deelauto's, taxi's, doelgroepenvervoer en hoge/lange bestelbussen. De Algemene Plaatselijke Verordening is hierop van toepassing.

Plaatsingsstrategie voor reguliere publieke laadpunten

Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de opkomst van de tweedehandsmarkt is de verwachting dat aanvraag gestuurde plaatsing alleen niet langer voldoet vanwege de langere doorlooptijden tot plaatsing van een nieuwe laadpaal. De behoefte om (ook) proactief uit te rollen – en daarmee voor de vraag uit te plaatsen – wordt steeds groter. Dit is ook een verplichting binnen de concessie (14 laadpalen t/m 2027).

Bovendien wordt het netwerk van laadpalen steeds groter en dichter en kan ook het gebruik van bestaande laadpalen een belangrijk signaal zijn extra bij te plaatsen.

Voor de plaatsing van publieke reguliere laadpunten volgen we deze plaatsingsstrategieën:

- Aanvraag gestuurde plaatsing waarbij een EV-rijder een laadpaal aanvraagt (paal-volgt-auto);
- Proactieve plaatsing, waarbij we voor de vraag uit plaatsen op basis van verwachte laadbehoefte.

Type publieke laadlocatie

Ons openbare laadnetwerk bestaat voornamelijk uit laadpalen bij parkeervakken verspreid over wijken. Dit is voor ons de passende manier om de opgave in te vullen.

We staan open voor initiatiefnemers van laadpleinen, snellaadpunten en de combinatie van laadpunten met straatmeubilair, maar willen hier niet proactief op handelen.

Uitvoeringsmodel publieke reguliere laadpunten

Voor reguliere laadpalen geven we de voorkeur aan het concessiemodel. Bij dit model krijgen één of meerdere CPO's het exclusieve plaatsingsrecht voor publieke laadpunten. Ook is het de verwachting dat de kernen in de gemeente Wierden de komende jaren nog onvoldoende aantrekkelijk zijn voor marktpartijen. Door aan te sluiten bij een regionale concessie kan de gemeente Wierden meeliften op de schaalgrootte, waardoor locaties wel aantrekkelijk zijn voor marktpartijen. We zetten ons huidige uitvoeringsmodel voort.

5.1.3 Publieke kortparkeerladers

Kortparkeerladers in de bebouwde kom, bijvoorbeeld bij winkelcentra en supermarkten, bieden bezoekers de mogelijkheid om bijladen te combineren met een kort verblijf op deze locaties. Dit betreft publiek toegankelijke snelladers met relatief laag vermogen (50-125 kW), afgestemd op kort verblijf (30-60 minuten) bij bezoekslocaties. Deze worden geplaatst bij parkeervakken op privaat terrein of in de openbare ruimte.

Naast het voorzien in deze specifieke laadbehoefte, bieden de kortparkeerladers ook achtervang voor de sterk groeiende bezetting van reguliere openbare laadpunten in de gemeente. Ook bieden ze een extra mogelijkheid voor onder andere taxi's, doelgroepenvervoer en bestelbussen om relatief snel bij te laden tijdens of nabij een stop.

Voorlopig gaan we niet actief aan de slag om openbare kortparkeerladers te realiseren. We verwachten dat de marktontwikkelingen voorlopig voldoende zijn om deze behoefte in te vullen. Mocht er een initiatief voordoen dan kijken we hoe en of we deze kunnen faciliteren.

5.1.4 Overzicht laadoplossingen en gebruikersgroepen in de bebouwde kom

 Type laadpunten In bebouwde kom	 Particulier	 Taxi DGV*	 Deelauto's	 Bestel (N1)	Rol gemeente
Private laadpunten (thuis/ werk) • Privaat • Regulier vermogen Gericht op eigen voertuig/vloot	✓ Prognose: Laadpunten thuis: 1.906 in 2030 Laadpunten werk: 244 in 2030	✓	-	✓ Prognose: Laadpunten thuis: 91 in 2030 Laadpunten werk: zie 5.2 bedrijven-terreinen	×
Openbare reguliere laadpunten • Regulier vermogen • Bij openbare parkeerplaatsen • Losse laadpalen	✓ Prognose: 658 in 2030	✓	✓	✓ Prognose: 103 in 2030	 Prognose: 761 laadpunten in 2030
Kortparkeerladers • ≥ 50 kW vermogen • Privaat en publieke grond	✓	✓	✓	✓	×

*Doelgroepenvervoer

Legenda rolbepaling gemeente	× Geen actieve rol  Onderzoeken opgave/ rol  Ondersteunen (Faciliteren/ reguleren)  Realisatie
-------------------------------------	--

5.2 Laadinfrastructuur op bedrijventerreinen

Op bedrijventerreinen nemen we de laadbehoefte voor bestel- en vrachtvoertuigen als uitgangspunt, omdat deze het grootste deel van de laadbehoefte vertegenwoordigen. We beschrijven hierna de strategische keuzes voor bedrijfslocaties en collectieve laadpleinen. Deze keuzes staan samengevat in een tabel aan het einde van deze paragraaf.

5.2.1 Bedrijfslocaties

Bestel- en vrachtvoertuigen zullen voor een groot deel op eigen terrein van de ondernemer gaan laden. De ondernemer zal zijn keuzes over hoeveelheden en type laadpunten afstemmen op de bedrijfsvoering, beschikbare ruimte en vermogen en eigen daadkracht.

Daarnaast staan we open voor (regionale) initiatieven en volgen de verschillende ontwikkelingen.

5.2.2 Collectieve laadpleinen

Collectieve laadpleinen kunnen een rol spelen op bedrijventerreinen wanneer het voor ondernemers niet mogelijk is om (op korte termijn) in hun eigen laadinfrastructuur te voorzien. Door de laadbehoefte te bundelen, kunnen (semi-) publieke collectieve laadpleinen met ondersteuning van de gemeente helpen om toch in de laadbehoefte te voorzien.

Vooralsnog gaan we hier niet actief mee aan de slag na de ontwikkeling van het trucklaadplein Brink XL en het laadplein AVIA VOLT. Dit omdat we ruimschoots voldoen aan de landelijke prognoses. We monitoren de ontwikkelingen en laadbehoeftes op onze bedrijventerreinen.

5.2.3 Overzicht laadoplossingen en gebruikersgroepen op bedrijventerreinen

						
Type laadpunten op bedrijventerreinen	Personen-auto's	Bestel (N1)	Vracht (N2/N3)	Mobiele werktuigen	OV Touringcar	Rol gemeente
Bedrijfslocaties • Privaat terrein van depots, kantoren, werven of remises • Vermogen o.b.v. bedrijfsbehoefte • Meestal niet publiek toegankelijk	✓	✓ Prognose: 268 in 2030	✓ Prognose: 22 in 2030	✓	✓	×
Collectieve laadpleinen • Publiek toegankelijk voor logistiek • Gemixt aanbod van vermogens: regulier, kortparkeer en snel	-	✓ Prognose: 7 in 2030	✓ Prognose: 1 in 2030	-	✓	× 

Legenda rolbepaling gemeente	× Geen actieve rol 🔍 Onderzoeken opgave/ rol  Ondersteunen (Faciliteren/ reguleren)  Realisatie
-------------------------------------	--

5.3 Publieke laadinfra onderweg

Naast de laadopties in de bebouwde kom en op bedrijventerreinen, is het belangrijk om gebruikers ook onderweg publiek toegankelijke laadmogelijkheden te bieden. In deze paragraaf beschrijven we de keuzes voor snelladers en heavy-duty laadpleinen.

De laadlocaties onderweg zijn gericht op zo snel mogelijk en gemakkelijk bijladen langs of nabij doorgaande routes. Voor personenauto's en bestelbussen kunnen snelladers langs doorgaande wegen gerealiseerd worden, bijvoorbeeld bij bestaande tankstation. Voor zwaar vervoer, met vrachtvoertuigen als primaire gebruikers, zijn locaties aan of nabij logistieke corridors in beeld of reeds bestaand rustlocaties (zoals truckparkings). Het grondeigendom en de betrokkenheid van de gemeente verschilt per locatie.

Omdat onderweg laden bij uitstek een opgave in regionale en nationale context is, staan we open voor samenwerking met initiatieven voor een publiek toegankelijk snellaadnetwerk. Dit doen we via onze NAL-regio en specifiek voor heavy-duty laadpleinen ook met landelijke initiatieven zoals Logistiek Laden (LoLa) van Rijkswaterstaat, ELaadNL en Clean Energy Hubs (CEH). We beoordelen verzoeken uit de markt of onze NAL-regio per initiatief.

5.3.1 Snelladers op tankstations en nieuwe snellaadstations

We voorzien ook een behoefte aan snelladers langs doorgaande wegen in onze gemeente, die een hoger vermogen (tot 350 kW) bieden dan kortparkeerladers en gericht zijn op onderweg bijladen. De ELaadNL prognoses voor personenvervoer biedt een goed startpunt. Deze brengt de snellaadbehoefte van personenauto's in beeld en daar komt de snellaadbehoefte van bestelbussen nog bovenop, waarvoor we de prognose toevoegen zodra die beschikbaar komt.

We wachten initiatief van marktpartijen om snellaadstations te realiseren af en verwachten dat hiermee de behoefte ingevuld kan worden.

5.3.2 Heavy-duty laadpleinen

Heavy-duty laadpleinen zijn speciaal ingerichte, publiek toegankelijke laadvoorzieningen voor zware voertuigen (vrachtwagens N2 en N3). In eerste instantie worden die vooral op verzorgingsplaatsen en truckparkings gerealiseerd vanuit de landelijke initiatieven, naar verwachting komen die locaties beschikbaar vanaf 2028-2030.

Als realisatie op verzorgingsplaatsen en truckparkings niet mogelijk of voldoende is, kunnen er proactief aanvullende locaties gezocht worden. Ook grootschalige bouw- en infraprojecten kunnen aanleiding zijn voor de realisatie van heavy-duty laadpleinen voor de bijbehorende logistiek en werktuigen.

We staan open voor verzoeken van de landelijke/regionale initiatieven en voorstellen vanuit de markt. Op basis hiervan kijken we hoe onze gemeente kan bijdragen aan de inpassing voor bereikbaarheid, veiligheid en vergunningverlening.

5.3.3 Overzicht laadoplossingen en gebruikersgroepen onderweg

						
Type laadpunten onderweg	Personen-auto's	Bestel (N1)	Vracht (N2/N3)	Mobiele werktuigen	OV Touringcar	Rol gemeente
Snellaadstations • Publiek toegankelijk • Bestaande (tankstations) of nieuwe locaties bij doorgaande weg • Privaat of publieke grond Laadvermogen 125-350 kW, meerdere laadpunten per locatie	✓ Prognose: 14 in 2030	✓	-	-	-	✕  Focuslocaties: Tankstations en/of nieuwe snellaadstations
Heavy-duty laadplein • Publiek toegankelijk zware voertuigen • Verzorgingsplaatsen, truckparkings en nieuwe locaties • Laadvermogen 125 - 350 kW, op termijn naar 1 MW • Meerdere laadpunten per locatie	-	-	✓	✓	✓	✕  Focuslocaties: verzorgingsplaatsen, truckparkings en/of nieuwe locaties

**Legenda
rolbepaling
gemeente**

- ✕ Geen actieve rol
- 🔍 Onderzoeken opgave/ rol
- 👉 Ondersteunen (Faciliteren/ reguleren)
- 👤 Realisatie

5.4 Laden op de bouwplaats

Op de bouwplaats is ook behoefte aan laadopties. De uitvoerder bepaalt zelf hoe de mobiele werktuigen en eventuele bouwlogistieke voertuigen worden geladen. We bepalen onze eigen rol in de aanvraag en realisatie van voldoende (tijdelijk) vermogen op bouwplaatsen voor het laden van mobiele werktuigen.

 Type laadpunten op bouwplaatsen	 Vracht (N2/N3)	 Mobiele werktuigen	Rol gemeente
Projectafhankelijk • Niet publiek toegankelijk • Tijdelijk, project gebaseerd • Op (bouw)aansluiting	✓	✓	✕ 

Legenda rolbepaling gemeente	✕ Geen actieve rol 🔍 Onderzoeken opgave/ rol  Ondersteunen (Faciliteren/ reguleren)  Realisatie
------------------------------------	--

6. Uitvoering en financiering

In dit hoofdstuk beschrijven we de gemeentelijke inzet, samenwerking met de belangrijkste stakeholders, monitoring en de financiering die nodig zijn om deze visie uit te voeren.

Ons uitgangspunt voor publiek toegankelijke laadinfrastructuur is een gezonde businesscase voor marktpartijen om laadinfrastructuur te plaatsen en te exploiteren. We zullen onze regierol invullen door vraag en aanbod bij elkaar te brengen en helpen om eventuele obstakels weg te nemen. Als rendabele exploitatie ook dan niet mogelijk is, kunnen we ervoor kiezen om gericht te investeren in laadpunten of ondersteunende infrastructuur. We monitoren het effect van onze activiteiten, om grip te houden op de ontwikkelingen en de effectiviteit van ons beleid.

6.1 Gemeentelijke organisatie

De opschaling van laadinfrastructuur en de uitbreiding van de scope vragen om uitvoeringskracht. Ook is het belangrijk dat het onderwerp structureel aandacht krijgt bij verschillende gemeentelijke vakdisciplines, die op de hoogte zijn van elkaars werk en visie, zoals mobiliteit, duurzaamheid, ruimtelijke ordening en economische zaken.

6.2 Samenwerkingspartners

Om de doelen uit onze visie te halen, werken we samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio GO-RAL. Daarnaast zijn de inwoners, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waarmee we samenwerken en afstemmen. Ook werken we samen met de maatschappelijke partners, Reggewoon, met de buurgemeenten Rijssen-Holten, Hellendoorn, Hof van Twente, Almelo, Twenterand en de provincie Overijssel.

6.3 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 de gemeente beschikking heeft over de gebruiksdata van de laadpunten in de publieke ruimte. Deze gebruiksdata benutten we om samen met NAL-samenwerkingsregio GO-RAL de monitoring verder uit te werken. Op deze manier kunnen we de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk volgen en waar nodig/wenselijk bijsturen. We kunnen wanneer nodig ook peilingen houden via www.ikpraatmee.wierden.nl.

6.4 Financiële kaders

Het uitgangspunt van de gemeentelijke rol is om de realisatie van laadinfrastructuur aan de markt te laten. Hierbij hoeft de gemeente niet te investeren in infrastructuur, maar alleen in de organisatie of begeleiding van markt- en realisatieprocessen.

Wanneer de gemeente afwijkt van de aantallen en/of afspraken vanuit de concessie en meer laadpalen plaatst, zal hiervoor wel budget nodig zijn. Daarnaast vraagt de uitrol van laadinfrastructuur en de uitvoering van deze laadvisie, afhankelijk van de groei van de voorziene ontwikkeling mogelijk extra ambtelijke capaciteit.

Indien de plaatsingsstrategie of de soort laadpunten verschuift naar proactief en/of grootschalig plaatsen dan zijn aanvullende middelen noodzakelijk. De kosten van het plaatsen van een laadpaal binnen de concessie zijn € 1.500. Ga je buiten de concessie om, dan is de indicatie per laadpaal ca € 2.000. De kosten voor het verplaatsen van een laadpaal zijn €1.250 exclusief netkosten en de kosten voor het verwijderen van een laadpaal zijn €750 exclusief netkosten. Een bijzondere vorm zoals een laadplein of snellaadstation overschrijft deze raming al snel in geld en tijdsinvestering.

In de meerjarenbegroting van de gemeente is tot en met 2027 €10.000 gereserveerd voor de plaatsing van laadpalen buiten de concessie. 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 een verkeersbesluit en het proces van afstemming en plaatsing. Hierbij is nog geen rekening gehouden met communicatie en/of participatie.

6.5 Subsidie- en stimuleringsregelingen

We houden in ons beleid rekening met diverse landelijke en Europese subsidieregelingen voor de realisatie van laadinfrastructuur. De belangrijkste regelingen zijn op dit moment:

- Subsidie voor oplaadpuntenadvies en basislaadinfrastructuur voor VvE's (SVVE). Deze loopt van 2024 t/m 2027.
- Subsidie private laadinfra bij bedrijven (SPRiLa). Hierbij wordt advies en de aanleg van laadinfrastructuur ondersteund. Deze loopt t/m december 2025.
- Subsidie publieke laadinfrastructuur voor zwaar vervoer (SPuLa). Hierbij wordt de aanleg van laadinfrastructuur. De verwachting is dat deze in 2025 weer een ronde krijgt. Het is nog niet bekend wanneer dit precies zal zijn.

BIJLAGE I – Begrippenlijst

Anders Laden

Anders Laden biedt alternatieve oplossingen voor reguliere laadpunten in de openbare ruimte, o.a. door integratie in multifunctionele objecten (bv. via perscontainers en lichtmasten) of laden via een ondergrondse kast of inductieladen

Batterij-elektrisch voertuig (BEV)

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

Bi-directioneel laden

Naast het laden van de auto, kan de auto ook stroom terugleveren voor lokaal gebruik of aan het energienet. Dit maakt vehicle-to-grid (V2G), vehicle-to-home (V2H) of vehicle-to-everything (V2X) toepassingen mogelijk.

Charge Point Operator (CPO)

De CPO is verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en exploitatie van laadpalen.

EV-rijders

Eigenaren van een elektrisch voertuig.

GO-RAL

Gelders-Overijsselse Regionale Aanpak Laadinfrastructuur.

Heavy-duty laadplein

Laadplein ingericht voor zware voertuigen (vracht, werktuigen, touringcars) met voldoende vermogens, ruimte en faciliteiten. Hier kan rekening gehouden worden met specifiek bijladen van mobiele werktuigen en mobiele batterijen.

Kortparkeerladen

Snelladen met relatief lage vermogens (50-125 kW). Deze laadpalen worden vaak geplaatst bij parkeervakken op plekken waar de EV-rijder het laden kan combineren met een andere activiteit, zoals winkelen of vergaderen. Uitgaande van een laadduur van 30-60 minuten.

Laadpaal

Fysiek object met meestal één of twee laadpunten.

Laadpaalkleven

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

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

De elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker wordt aangesloten. Reguliere laadpunten beschikken meestal over twee laadpunten. Een laadpunt kan ook verwerkt zijn in bijvoorbeeld een muurbox of lichtmast.

Laadpunt voor regulier laden

Laadpunt met een vermogen van hoogstens 22 kW.

Ladder van laden

Voorkeursvolgorde voor invulling van de laadbehoefte met oog op laagste laadprijs en maatschappelijke kosten. Laden op privéterrein verdient de voorkeur, daarna semiopenbaar. Als ook dat niet mogelijk is, kan de laadbehoefte in de openbare ruimte worden ingevuld.

Megawatt Charging System (MCS)

Internationale laadstandaard voor zwaardere voertuigen (trucks, bussen, werktuigen) die laadvermogens van 1 megawatt en hogere mogelijk maakt. Wordt vanaf 2025 op de markt verwacht.

Mitigerende maatregelen

Oplossingen (technisch en contractueel) om de impact van netcongestie te verminderen en toch (deels) de gewenste laadvermogens te realiseren.

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.

Netcongestie

File op het elektriciteitsnet doordat op verschillende plekken in Nederland onvoldoende capaciteit op het elektriciteitsnet beschikbaar is. Door de overstap op duurzame energie (energietransitie), neemt de vraag naar elektriciteit toe. De uitbreiding van het elektriciteitsnet kan deze vraag niet bijbenen.

Privaat laadpunt

Een laadpunt op eigen terrein.

Publiek toegankelijk laadpunt

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

Regionale Energiestrategie (RES)

De strategie per regio om gebruik en opwerk van duurzame energie en warmte te realiseren.

Semipubliek toegankelijk laadpunt

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

Slim laden/ netbewust laden

Brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen om belasting van het elektriciteitsnet te verminderen en/of gebruik te maken van goedkope, groene stroom.

Snellaadpunt

Laadpunt met een vermogen van 50 kW op hoger op gelijkstroom.

Snellaadstation

Locatie met meerdere snelladers, gericht op zo snel mogelijk bijladen onderweg. Biedt vaak hogere vermogens (150-350 kW) aan. Kan bij tankstation of als zelfstandig laadstation.

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.

Verlengd-private aansluiting

Bij VPA bevindt de laadlocatie zich in de publieke ruimte en het laadpunt wordt gevoed via een kabel die op een private netaansluiting van een woonhuis of bedrijfspand is aangesloten.

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 en laadoplossingen per laadlocatie

Laadcategorie	Type laadpunt	Eigenschappen	 Particulier	 Taxi DGV*	 Deelauto's	 Bestel (N1)	 Vracht (N2/N3)	 Mobiele werktuigen	 OV Touringcar
Bebouwde kom 	Private laadpunten (thuis/werk)	- Privaat - Regulier vermogen - Gericht op eigen voertuig/vloot	✓	✓	-	✓	-	-	-
	Openbare reguliere laadpunten	- Regulier vermogen - Bij openbare parkeerplaatsen - Losse laadpalen of geclusterde laadpleinen	✓	✓	✓	✓	-	-	-
	Kortparkeer-laders	≥ 50 kW vermogen - Private en publieke grond - Bij voorkeur geclusterd	✓	✓	-	✓	-	-	-
Bedrijventerrein 	Bedrijfslocaties	- Privaat terrein van depots, kantoren, werven of remises - Vermogen o.b.v. bedrijfsbehoefte - Meestal niet publiek toegankelijk	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓

	Collectieve laadpleinen	- Publiek toegankelijk - Gemixt aanbod van vermogens: regulier, kortparkeer en snel	-	-	-	✓	✓	✓	✓
Onderweg 	Snellaadstation	- Publiek toegankelijk - Bestaande (tankstations) of nieuwe locaties bij corridors - Privaat of publieke grond - Laadvermogen 125-350 kW, meerdere laadpunten per locatie	✓	✓	-	✓	✓(N2)	✓	-
	Heavy-duty laadpleinen	- Publiek toegankelijk voor zware voertuigen op bestaande en nieuwe locaties - Laadvermogen 125 -350 kW, op termijn naar 1 MW	-	-	-	-	✓	✓	✓
Bouwplaats 	Project-afhankelijk	- Niet publiek toegankelijk - Tijdelijk, project gebaseerd - Op (bouw)aansluiting	-	-	-	-	✓	✓	-