

INTEGRALE LAADVISIE



Gemeente
Goeree-Overflakkee

Versie 1.1

Samenvatting

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

Deze Laadvisie richt zich op het personenvervoer. We laten vooralsnog buiten beschouwing: doelgroepenvervoer, taxi's, openbaar vervoer, logistieke voertuigen, mobiele werktuigen en vaartuigen. Hiermee volgen we als gemeente de landelijke trend, deze thema's worden indien nodig in een latere versie van de Integrale Laadvisie opgenomen. De ontwikkelingen omtrent de verduurzaming van vervoer volgen elkaar snel op, daarom is het raadzaam deze Integrale Laadvisie elke 2 jaar te herijken.

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden is ons eerste uitgangspunt als gemeente dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten. De gemeente hanteert hiervoor op dit moment een zogenaamd vergunningenmodel. Gemeente Goeree-Overflakkee vraagt zich af of dit in de toekomst nog een passend uitvoeringsmodel is gezien de grote uitdagingen die op ons af komen, daarom wordt onderzocht of een wijziging van het uitvoeringsmodel beter aansluit bij de behoeften van gemeente Goeree-Overflakkee.

Binnen het huidige vergunningenmodel kunnen meerdere marktpartij op basis van door de gemeente opgestelde voorwaarden laadpalen plaatsen, beheren en exploiteren. De regels omtrent plaatsing van laadvoorzieningen zijn vastgelegd in de 'Beleidsregels infrastructuur elektrische voertuigen Goeree-Overflakkee'. Ten tijde van het schrijven zijn er 2 leveranciers actief op Goeree-Overflakkee, namelijk ParknCharge en Agrisnellaad. Een 3^e partij (Allego) was tot 2022 actief in gemeente Goeree-Overflakkee maar heeft aangegeven geen nieuwe laadvoorzieningen meer te willen plaatsen in 2023. Allego behoudt de verplichting tot beheer en onderhoud van de reeds geplaatste laadpalen gedurende de overeengekomen exploitatietermijn.

Momenteel zijn er ongeveer 340 (semi-) publieke laadpalen op Goeree-Overflakkee, deze laadpalen voorzien in 645 (semi-) publieke laadpunten (elke laadpaal beschikt normaliter over 2 laadpunten). Goeree-Overflakkee beschikt verdeeld over 5 locaties in de huidige situatie over 20 snellaadpunten met diverse vermogens. Het betreft de locaties N59 P+R Schaapsweg, N59 tankstation de Tille, Greenpoint Oude-Tonge, de Jumbo en Lidl in Middelharnis.

Om in 2025 aan de laadbehoefte van elektrische auto's te voorzien zijn ongeveer 784 (semi-) publieke laadpunten benodigd, in 2030 zijn dit 1.588 (semi-) publieke laadpunten. Voor het jaar 2035 wordt verwacht dat er 2.898 (semi-) publieke laadpunten benodigd zijn. Naast 'normale' laadpalen is er in de visie op Goeree-Overflakkee ook aandacht voor snellaadpunten, slim laden en de inzet van kabelgoten bij privéwoningen.

In bovenstaande uiteenzetting is geen inzicht geboden in het aantal benodigde laadpunten thuis omdat deze laadpunten zich beperkt in de invloedssfeer van de gemeente bevinden. Ter illustratie, in 2025 zijn er 1.591 laadpunten thuis benodigd, in 2030 betreffen dit 2.679 laadpunten.

Netcongestie op het spanningsnet biedt uitdagingen voor de toekomst en heeft een impact op de mate waarin het aantal geprognoseerde oplaadpunten gerealiseerd kunnen worden. Deze Laadvisie biedt inzicht in de omvang van de uitdaging die voor ons ligt en de beleidsmatige richting die gemeente Goeree-Overflakkee kiest om deze visie tot uitvoering te brengen. De voorliggende Laadvisie is nog niet afgestemd op de planning van netbeheerders. In de komende jaren moet daarom intensief samengewerkt worden tussen gemeente Goeree-Overflakkee en de netbeheerder om verdere netcongestie tegen te gaan en de uitrol van laadpalen voor elektrische auto's maar ook andere duurzaamheidsopgaven te realiseren.

LAADVISIE



ONZE GEBRUIKERSGROEP(EN)



AANTAL LAADPUNTEN 2030

Momenteel: 645

In behandeling: 0

Prognose 2025: 784

Prognose 2030: 1.588

TYPE LAADINFRA

Deze laadvisie ambieert een maximaal gebruik van private laadinfrastructuur. De visie concentreert zich qua strategie en uitvoering op de publieke en semipublieke laadinfrastructuur.

TYPE LAADINFRA reuze 1

UITVOERINGSMODEL

Gemeente Goeree-Overflakkee werkt in de huidige situatie met een vergunningen model. Dit houdt in dat verschillende aanbieders binnen vooraf gestelde kaders en na melding bij de gemeente publieke laadpalen mogen plaatsen, beheren en exploiteren. Onderzocht wordt of dit uitvoeringsmodel toekomstbestendig is.

UITVOERINGS- MODEL reuze 3

PARTICIPATIE

De gemeente Goeree-Overflakkee vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Alvorens laadpalen te kunnen plaatsen neemt de gemeente een verkeersbesluit welke gepubliceerd wordt in de lokale krant en staatcourant. Bij het opstellen van een plankaart wordt actief participatie gezocht met de omgeving.

PARTICIPATIE reuze 5

SOORT LAADPUNTEN reuze 2

SOORT LAADPUNTEN

Gemeente Goeree-Overflakkee richt zich vooral op publieke reguliere laadpalen. Snelladen wordt door de gemeente gezien als marktactiviteit.

PLAATSINGS- STRATEGIE reuze 4

PLAATSINGSSTRATEGIE

Gemeente Goeree-Overflakkee kiest voor laadzekerheid en hanteert in de huidige situatie een aanvraag gestuurde uitrolstrategie waarbij naast een aanvrager voor een laadpaal ook data wordt gebruikt als aanleiding om een laadpaal te plaatsen. In de toekomst stuurt Goeree-Overflakkee aan op een proactievare plaatsingsstrategie met behulp van een plankaart.

Inhoud	
Samenvatting.....	2
1 Inleiding	5
1.1 Opgave	5
1.2 Doel en Scope Integrale Laadvisie	5
1.3 Uitgangspunten voor de Uitrol	6
1.4 Leeswijzer	6
1.5 Typen Laadinfrastructuur	7
1.6 Soorten Laadpunten	8
2 Ontwikkelingen	9
2.1 Elektrische Voertuigen en laadpaalgebruik.....	9
2.1.1 Slim Laden (ofwel netbewust laden).....	9
2.1.2 Wet- & Regelgeving	9
2.2 Energietransitie	9
2.3 Gemeentelijke kaders en Aanpalend Beleid	10
3 Gemeentelijke Opgave	11
3.1 Prognose benodigde laadpunten.....	11
4 Strategische Keuzes	14
4.1 Type laadinfrastructuur: privaat, semipubliek en publiek laden.....	14
4.2 Soorten laadpunten	14
4.3 Uitvoeringsmodel	15
4.4 Plaatsingsstrategie: mate van proactieve uitrol.....	16
4.5 Plaatsingsbeleid	17
4.6 Participatie	17
5 Gebruikersgroepen	18
5.1 Personenvervoer.....	18
5.2 Lichte logistieke voertuigen	18
5.3 Zware logistieke voertuigen	19
5.4 Overige gebruikersgroepen.....	19
5.5 Vaartuigen	19
6 Uitvoering en Organisatie	21
6.1 Gemeentelijke Organisatie.....	21
6.2 Samenwerking en afstemming.....	21
6.3 Monitoring	21
6.4 Planning.....	21
6.5 Financiële Kaders	21
Bijlage I: Begrippenlijst.....	23
Bijlage II Overzicht gebruikersgroepen	24

1 Inleiding

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook op Goeree-Overflakkee. De verwachting is dat er in 2030 bijna 2 miljoen elektrische auto's op de Nederlandse wegen rijden. De verwachting is dat er op Goeree-Overflakkee in 2030 14.000 elektrische personenauto's rondrijden¹.

Met ingang van 2035 mogen er in de Europese Unie geen auto's meer worden verkocht die niet uitstootvrij zijn, voor het grootste deel wordt verwacht dat nieuwe auto's batterij-elektrische auto's zullen zijn. Die kunnen alleen rijden als de laadinfrastructuur op orde is. Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, een bijlage van het nationale Klimaatakkoord. De NAL bestaat uit 6 regio's, elke regio heeft dan ook een Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL). Zuid-Holland vormt samen met provincie Zeeland de samenwerkingsregio Zuidwest, en daarmee de RAL ZW. Belangrijk doel van de Regionale Aanpak Zuidwest is het borgen van voldoende laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk borgen in beleid en uitvoering bij gemeenten.

Elke Zuid-Hollandse gemeente is aangesloten bij de RAL ZW, wat slagkracht geeft in de regionale aanpak van deze mobiliteitstransformatie. Met die regionale aanpak beogen we stap voor stap inzicht te krijgen in de transitie die voor elk van de modaliteiten plaatsvindt, en wat de impact daarvan is op onze regionale infrastructuur.

Een van de afspraken uit de NAL is dat gemeenten zorgen voor een integrale Laadvisie en plaatsingsbeleid. Voor gemeente Goeree-Overflakkee geeft deze Integrale Laadvisie de komende jaren richting aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor alle elektrische personenvoertuigen. Deze visie dient daarmee als basis om de plannen rondom de uitvoering en uitrol van laadinfra mee op te kunnen stellen.

1.1 Opgave

Met ongeveer 645 (semi-) publieke oplaadpunten in gemeente Goeree-Overflakkee zijn de eerste stappen gezet. Maar we staan pas aan het begin van de transitie naar elektrisch vervoer. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen op de weg de komende jaren fors gaat groeien, mede doordat er steeds meer betaalbare modellen beschikbaar zijn. Dit geldt voor personenauto's én voor commerciële voertuigen, zoals bestelwagens.

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

1.2 Doel en Scope Integrale Laadvisie

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

We willen met deze Laadvisie in de toenemende laadvraag kunnen voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer. De visie heeft een zichttermijn van 5 tot 10 jaar. De Laadvisie is niet gericht op het behalen van een vooraf bepaald aantal laadpalen (kwantitatief doel). De Laadvisie heeft daarentegen ten doel elektrisch rijden in de gemeente mogelijk te maken. Oftewel, de laadpunten groeien mee met de behoefte. De gemeente hanteert als uitgangspunt dat één publieke laadpaal maximaal zes structurele gebruikers faciliteert. Deze norm biedt een streefwaarde, laadgedrag, ontwikkelingen in accu capaciteit, ontwikkelingen in laad- en/of batterijtechniek (en andere ontwikkelingen) hebben invloed op het aantal benodigde laadpunten.

¹ Prognose EVMaps

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

Deze Laadvisie richt zich op het personenvervoer. We laten vooralsnog buiten beschouwing: doelgroepenvervoer, taxi's, openbaar vervoer, logistieke voertuigen, mobiele werktuigen en vaartuigen. Hiermee volgen we als gemeente de landelijke trend. De overstap naar elektrisch rijden verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenvervoer is de transitie al volop gaande en hebben we redelijk zicht op wat er nodig is. Voor zwaar vrachtvervoer is het duidelijk dat elektrisch rijden een belangrijke rol gaat spelen in de verduurzaming, in welke mate dit het geval is, is op dit moment nog onvoldoende duidelijk. Hiermee is de toekomstige behoefte aan (publieke) laadinfrastructuur voor deze doelgroep nog onvoldoende in te schatten op dit moment. We herijken onze Laadvisie minstens elke twee jaar zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op elk moment een passende laadinfrastructuur hebben.

We verwachten dat ook bestelwagens, taxi's en voertuigen voor het doelgroepenvervoer steeds meer overstappen naar elektrisch. Een deel van deze voertuigen gaan 's avonds mee naar huis en laadt op in de wijk. De laadbehoefte van deze voertuigen in de wijk nemen we ook mee in deze Laadvisie.

Waterstof

Naast elektrische voertuigen wordt binnen zowel Nederland als Europa ook naar waterstof als energiedrager gekeken, met name voor zware emissievrije voertuigen. Aan de Tonisseweg in Oude-Tonge is in maart 2024 het eerste waterstof tankstation op Goeree-Overflakkee geopend. Hier kan waterstof worden getankt geschikt voor personen- en bestelauto's, vrachtwagens en bussen.

Het gebruik van waterstof maakt geen onderdeel uit van deze Integrale Laadvisie omdat deze visie zich concentreert op de elektrificatie van verkeer en vervoer. De wijze waarop waterstof oplossing biedt voor de toekomst is onderdeel van een toekomstig op te stellen Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) waarin diverse duurzame mobiliteitsopties zijn opgenomen.

1.3 Uitgangspunten voor de Uitrol

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

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

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

1.4 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken bespreken we de Integrale Laadvisie in meer detail. In hoofdstuk 2 beschrijven we allereerst de uitgangssituatie, welke ontwikkelingen en trends er spelen en met welke kaders en aanpalend gemeentelijk beleid we te maken hebben. Hoofdstuk 3 beschrijft de prognoses voor de komende jaren, waarna we in hoofdstuk 4 onze strategische keuzes toelichten. In hoofdstuk 5 gaan we in op de gebruikersgroepen waar de Laadvisie zich op richt en omschrijven wij hoe tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen wordt gerealiseerd. Tot slot beschrijft hoofdstuk 6 hoe we de uitvoering van deze visie organiseren.

Kenmerken Laadinfrastructuur

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

In de verdere tekst worden begrippen laadpaal en laadpunt afwisselend genoemd. Een *laadpaal* is de zuil ofwel fysieke structuur waarin de installatie is ondergebracht. Een *laadpunt* is de stekker(aansluiting) die verbonden wordt met de aansluiting van de auto. De meeste laadpalen hebben 2 laadpunten, en kunnen dus 2 voertuigen tegelijkertijd opladen.

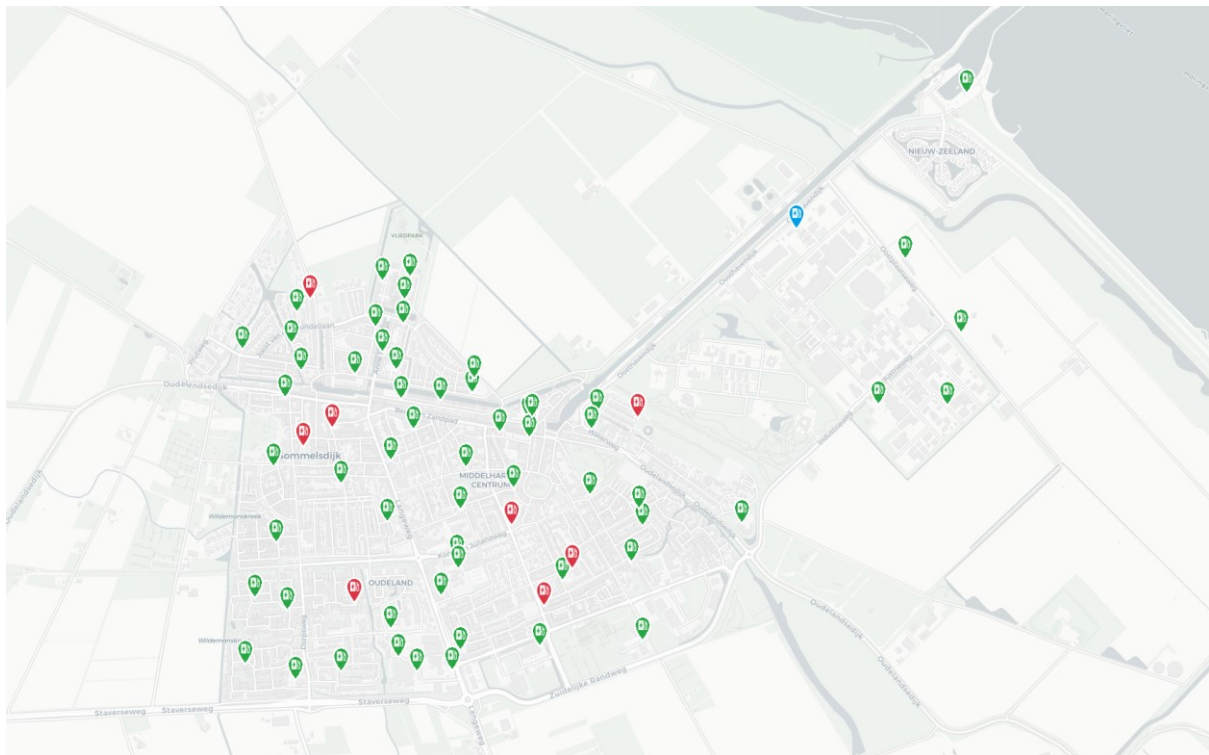
1.5 Typen Laadinfrastructuur

Het laadnetwerk bestaat uit laadpunten in de publieke, semipublieke en private ruimte. Waar de paal staat, bepaalt mede de toegankelijkheid. Als gebruikers geen toegang hebben tot laadpunten op privaat terrein moeten ze kunnen uitwijken naar semipublieke of publieke laadpunten. De gemeente heeft een belangrijke rol in de realisatie van voldoende publieke laadinfrastructuur.

- **Publiek laadpunt:** Een laadpunt dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten en in de openbare ruimte staat;
- **Semipubliek laadpunt:** Een privaat laadpunt dat is opengesteld voor publiek. Denk aan parkeergarages, tankstations of horeca-locaties. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn;
- **Privaat laadpunt:** Een laadpunt op eigen terrein, aan huis of bij een bedrijf.

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

Onderstaande kaart geeft een actuele indicatie hoe het (semi) publieke laadnetwerk in een deel van de gemeente Goeree-Overflakkee eruitziet. Een actuele kaart is te vinden op www.oplaadpalen.nl.



Figuur 1 Laadpalen in Sommelsdijk, Middelharns, Havenhoofd

1.6 Soorten Laadpunten

Laadpunten kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren, namelijk:

1. **Regulier laden:** laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren. Reguliere laadpunten kunnen individueel worden geplaatst, of geclusterd worden op een laadplein. Een regulier laadpunt werkt op wisselstroom (AC).
2. **Snelladen:** laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in kortere tijd kunnen opladen. Snelladen gebeurt op gelijkstroom (DC) en is volop in ontwikkeling. We onderscheiden drie subcategorieën:
 - a. **Kortparkeerladen of semi-snelladen:** Laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW, deze worden steeds meer geplaatst bij onder andere supermarkten, hotels en vergaderlocaties.
 - b. **Snelladen voor personenvervoer:** Laadpunt met een vermogen tussen 125 en 350 kW. Het grootste deel van de huidige beschikbare elektrische voertuigen is technisch geschikt om te laden met een snelheid van maximaal 50 kW. De nieuwere modellen en modellen in het hogere segment zijn geschikt voor de hogere vermogens. De laadvermogens tussen 125 kW en 350 kW worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij pompstations en wegrestaurants. Verwacht wordt dat binnen afzienbare tijd al tot 500kW geladen kan worden. De techniek en de markt ontwikkelt zich snel, er wordt daarom geen harde bovengrens voor het snelladen van personenvervoer gesteld.
 - c. **Depotladen:** Laadpunt met een vermogen hoger dan 350 kW tot wel 1MW. Dit type laadpunt kenmerkt zich door het hoge vermogen en de toegankelijkheid voor professioneel gebruik. Deze laadpunten zijn daarmee geschikt om grote voertuigen zoals vrachtwagens en bussen in korte tijd te laden.

Snelladen is duurder dan regulier laden en zorgt voor een grotere impact op het elektriciteitsnetwerk. Snelladers zijn daarom vooral gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte en men bereid is daar meer voor te betalen. Denk bijvoorbeeld aan taxistandplaatsen, (toeristische) verzorgingsplaatsen langs de snelweg, parkeerplaatsen bij winkelcentra of supermarkten of logistieke hotspots zoals grote bedrijventerreinen.

2 Ontwikkelingen

2.1 Elektrische Voertuigen en laadpaalgebruik

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

- **Efficiëntere voertuigen:** Volledig elektrische voertuigen krijgen een steeds grotere actieradius. Nieuwe modellen hebben een betere accucapaciteit en zijn steeds vaker technisch geschikt om op hogere vermogens te laden.
- **Efficiëntere laadpunten:** Het aantal snelladers neemt toe, vooral langs snelwegen, maar ook binnen gemeentegrenzen.
- **Efficiënter laadpaalgebruik:** Er zijn meerdere manieren om laadpaalkleven tegen te gaan, zoals tarifiering en social-charging apps. Ook wordt verwacht dat het gedrag van gebruikers verandert op het moment dat deze meer ervaring opdoen met elektrisch rijden en hiermee de angst om met een lege batterij te komen te staan afneemt.

2.1.1 Slim Laden (ofwel netbewust laden)

Slim laden is een brede term die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Een laadsessie kan bijvoorbeeld sneller of langzamer verlopen. Minimaal betekent slim laden dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog.

Slimme technieken kunnen ervoor zorgen dat het elektriciteitsnet niet te zwaar wordt belast. Een aspect van slim laden is bi-directioneel laden. Bij bi-directioneel laden kan het elektrische voertuig stroom terug leveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Hiermee kunnen pieken en dalen in het energieverbruik worden gebalanceerd. Bi-directioneel laden staat nog in de kinderschoenen, maar wordt steeds vaker toegepast (binnen de Proeftuin Slimme Laadpleinen wordt de techniek volop getest).

Slim laden wordt steeds vaker toegepast op laadpleinen waar het vermogen van laadpalen slim verdeeld wordt over het aantal te laden auto's. De verwachting is dat in de komende jaren ook bij individuele laadpalen slim laden toegepast zal worden.

2.1.2 Wet- & Regelgeving

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

Onderwerpen waar Nederland aan werkt, zijn onder andere:

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

Nu al relevant zijn de Europese richtlijnen voor de energieprestatie van gebouwen: de Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III²). Nederland heeft deze vastgelegd in het Bouwbesluit. De richtlijn verplicht om laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen aan te leggen bij nieuwbouw, bij ingrijpende renovaties of bij bestaande grotere gebouwen, ook als deze niet worden verbouwd.

2.2 Energietransitie

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

² [Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer - EPBD III](#)

Als door al deze veranderingen netproblemen ontstaan, kan dat tot hoge maatschappelijke kosten leiden, de uitrol van laadinfrastructuur sterk vertragen en daarmee een risico vormen voor het halen van onze ambities voor laadinfrastructuur en voor de algehele energietransitie. De netbeheerders staan voor de uitdaging ervoor te zorgen dat het net deze verandering aan kan. 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 in haalbaarheid en eventueel maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het net is.

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

Ons uitgangspunt is dat de stroom op publieke laadinfrastructuur groen is. De laadpunten in de publieke ruimte zijn ook geschikt voor slim laden, wat de piekvraag vermindert. De mogelijkheden voor slim laden zijn nog geen voldongen feit. Onderzoek en experimenten zijn de komende jaren nodig om te bepalen hoe we slim laden het beste kunnen implementeren in onze laadinfrastructuur. Op Goeree-Overflakkee wordt er steeds meer energie duurzaam opgewekt middels bijvoorbeeld windmolens en zonnepanelen, dit biedt hiermee ook mogelijk interessante kansen voor het verduurzamen van vervoer op Goeree-Overflakkee.

2.3 Gemeentelijke kaders en Aanpalend Beleid

Deze Laadvisie raakt verschillende bestaande beleidskaders maar ook beleidskaders die in ontwikkeling zijn. De volgende beleidskaders zijn binnen de context van de Integrale Laadvisie van belang:

- Regionale Energie Strategie (RES) Goeree-Overflakkee
- Verkenning van de wereld van B op Goeree-Overflakkee
- Mobiliteitsplan Goeree-Overflakkee

3 Gemeentelijke Opgave

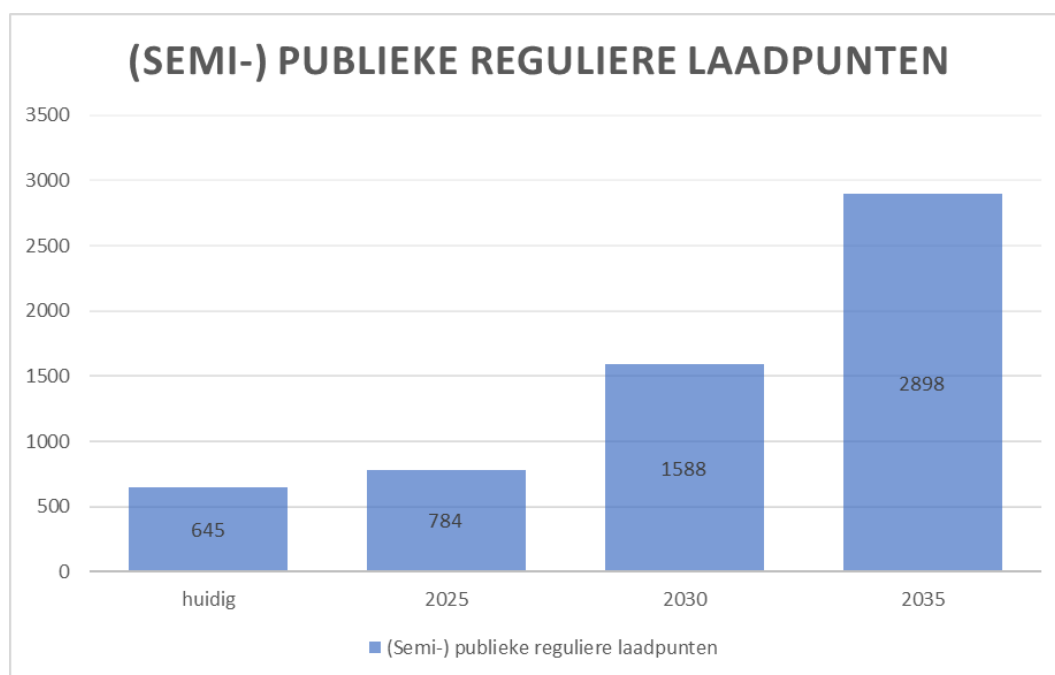
Om inzicht te krijgen in hoeveel laadpunten er nodig zijn, is gebruik gemaakt van prognoses van ElaadNL, de zogeheten Outlooks. De prognoses zijn afgezet tegen de huidige situatie. Zo is de opgave voor de komende periode concreet gemaakt. Het doel is daarbij niet om het aantal voorspelde laadpunten te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

De prognoses geven inzicht in het aantal benodigde publieke en private laadpunten en het aantal benodigde reguliere en snellaadpunten, voor de periodes 2025, 2030 en 2035. ElaadNL gebruikt voor de Outlooks veel openbare databestanden, zoals gegevens over kavels (eigen oprit) en demografische en welvaartsgegevens (waar komen als eerste elektrische auto's). Prognoses voor semipublieke laadpunten, zoals bij hotels en parkeergarages, zijn niet beschikbaar. Deze zijn opgenomen in de cijfers voor publieke laadpunten. Op basis van deze gegevens heeft ElaadNL drie scenario's ontwikkeld, waarvan het midden-scenario als leidraad voor deze Laadvisie dient.

Omdat er onzekerheden in de prognoses zitten en semipublieke laadpunten niet apart zijn weergegeven, houden we de ontwikkelingen goed in de gaten en stellen indien nodig onze doelstellingen bij.

3.1 Prognose benodigde laadpunten

Momenteel zijn er circa 645 (semi-) publieke laadpunten op Goeree-Overflakkee. Om in 2025 aan de laadbehoefte van elektrische auto's te voldoen zijn ongeveer 784 (semi-) publieke laadpunten benodigd. In 2030 zijn dit ongeveer 1.588 (semi-) publieke en in 2035 ongeveer 2.898 (semi-) publieke laadpunten. Figuur 2 geeft een weergave van de prognose van benodigde reguliere laadpunten.

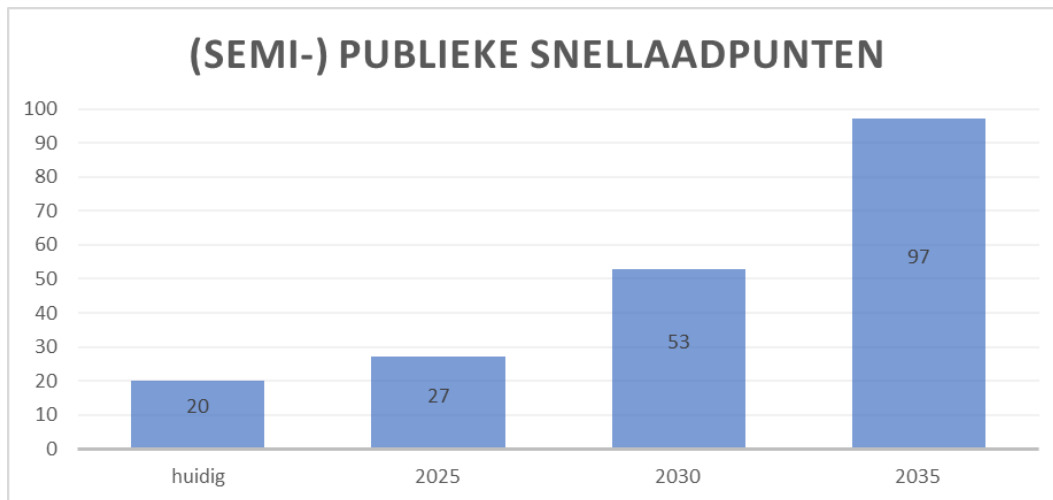


Figuur 2 Prognose benodigde reguliere laadpunten en snellaadpunten (personenvoertuigen)

In de huidige situatie bestaat de verdeling reguliere laadpunten uit 55% semipublieke laadpunten en 45% publiek. Als gemeente hebben we invloed op de plaatsing van publieke laadpunten maar in beperkte mate op de realisatie van semipublieke laadpunten. Er wordt gedurende de komende jaren gemonitord hoe deze verdeling zich ontwikkelt.

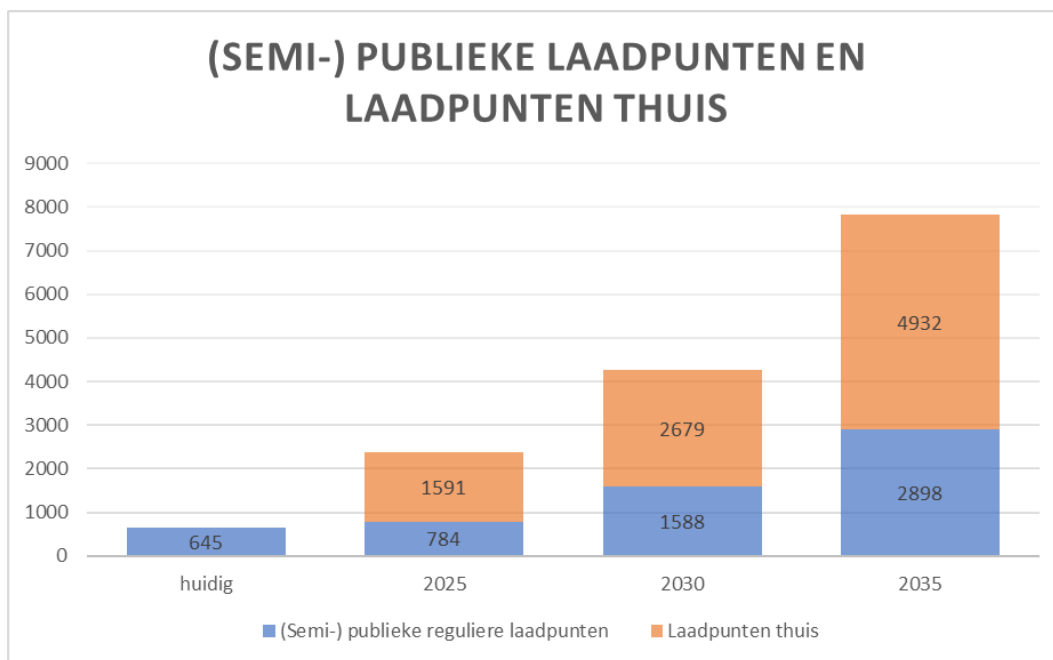
Gemeente Goeree-Overflakkee beschikt verdeeld over 5 locaties in de huidige situatie over 20 snellaadpunten met diverse vermogens. Het betreft de locaties N59 P+R Schaapsweg, N59 tankstation de Tille, Greenpoint Oude-Tonge, Jumbo en Lidl in Middelharnis. Verwacht wordt dat de laadbehoefte voor

snellaadpunten toeneemt tot 27 snellaadpunten in 2025, 53 snellaadpunten in 2030 en 97 snellaadpunten in 2035.



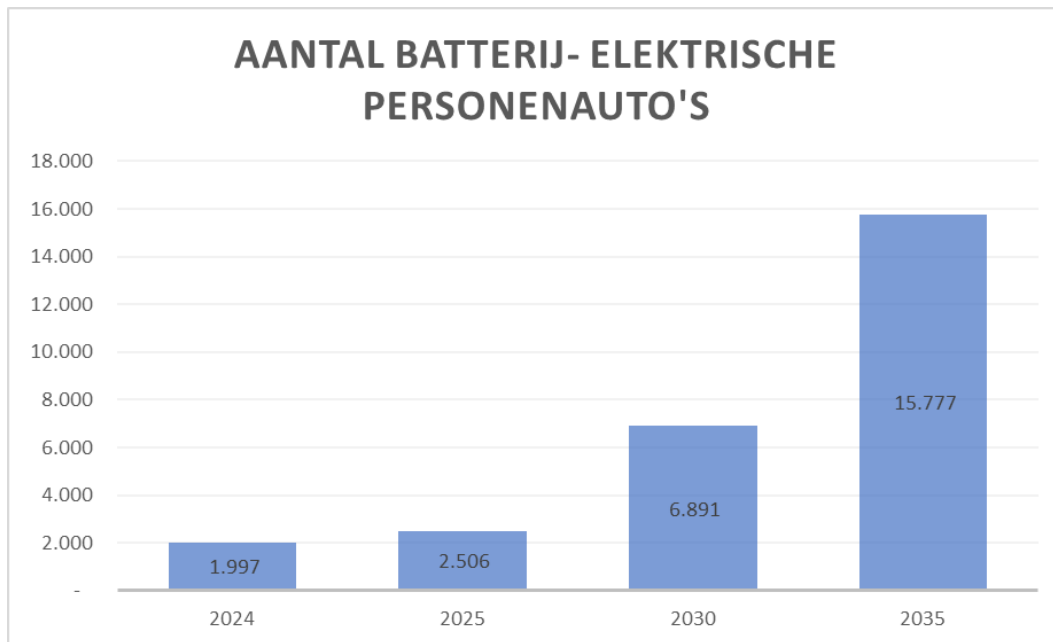
Figuur 3 Prognose benodigde snellaadpunten (personenvoertuigen)

Figuur 4 illustreert de verwachte groei van publieke en private reguliere laadpunten in de gemeente. Voor de huidige situatie is het aantal private laadpunten niet bekend. Het wordt verwacht dat in 2025 ongeveer 1.591 private laadpunten nodig zijn. In 2030 en 2035 zijn dit er 2.679 en 4.932.



Figuur 4 Prognose benodigde laadpunten publiek en privé (personenvoertuigen)

Het aantal elektrische personenauto's zal tezamen met het aantal laadpunten stijgen, zoals te zien in figuur 5. Naar verwachting stijgt het aantal batterij- elektrische personenauto's naar ongeveer 2.500 voertuigen in 2025. Voor 2030 en 2035 verwachten we een grotere groei, waarbij er 6.900 elektrische personenauto's in 2030 en circa 15.800 elektrische personenauto's in 2035 worden voorspeld. Dit is te verwachten, omdat vanaf 2035 er geen nieuwe personenauto's meer worden verkocht die niet uitstootvrij zijn.



Figuur 5 Prognose aantal batterij- elektrische personenauto's in Goeree-Overflakkee

Uit de bovenstaande figuren blijkt dat we als gemeente voor een grote opgave staan. Om te voorzien in deze laadbehoefte is een forse toename van het totaal aantal laadpunten en daarmee ook publieke laadpunten nodig.

Netcongestie op het spanningsnet biedt uitdagingen voor de toekomst en heeft een impact op de mate waarin het aantal geprognoseerde oplaadpunten gerealiseerd kunnen worden. De voorliggende Laadvisie is nog niet afgestemd met de netbeheerder. In de komende jaren moet intensief samengewerkt worden tussen gemeente Goeree-Overflakkee en de netbeheerder om netcongestie tegen te gaan en de uitrol van laadpalen voor elektrische auto's maar ook andere duurzaamheidsopgaven te realiseren.

4 Strategische Keuzes

Elke gebruikersgroep heeft een andere laadbehoefte: waar wordt geladen, hoe vaak wordt geladen en hoe hoog het gewenste laadvermogen is, verschilt. Wij richten ons op de gebruikersgroep personenvervoer en bouwen onze strategie op aan de hand van de volgende onderwerpen:

1. **Type laadinfrastructuur:** de verhouding private, semipublieke en/of publieke laadpunten;
2. **Soorten laadpunten:** reguliere laadpalen, laadpleinen en snelladen;
3. **Uitvoeringsmodel:** de wijze van samenwerking met Charge Point Operators (CPO) voor de uitrol van publieke laadpunten;
4. **Plaatsingsstrategie:** vraag gestuurd en/of meer proactief plaatsen;
5. **Participatie:** het verkrijgen van draagvlak voor laadvoorzieningen in of nabij woonwijken.

4.1 Type laadinfrastructuur: privaat, semipubliek en publiek laden

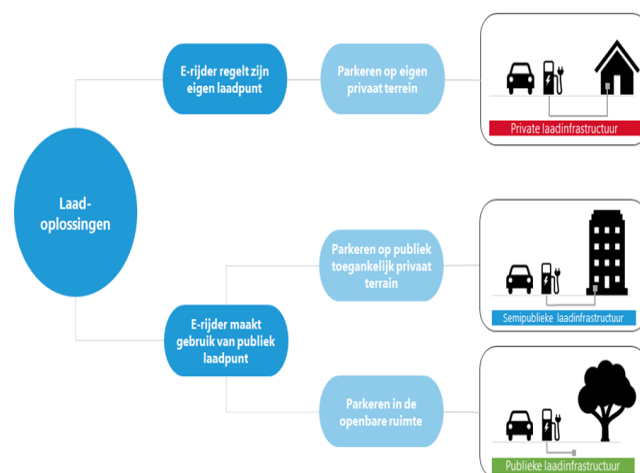
Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden, is ons eerste vertrekpunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden (en parkeren) op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt (en een private parkeerplaats) moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten.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

Laden en parkeren op privaat terrein heeft ook voordelen voor de gebruiker omdat gebruik kan worden gemaakt van het bestaande energiecontract en eventuele aanwezigheid van zonnepanelen. Binnen de gemeente Goeree-Overflakkee geldt daarom de stelregel *“privaat waar mogelijk, publiek als het niet anders kan.”* Concreet betekent dit dat wij als gemeente alle aanvragen voor een laadpunt toetsen aan de “ladder van laden”

De ladder van laden werkt als volgt:

1. Primair parkeren en laden EV-rijders op eigen terrein (werk en privé).
2. Daarna ligt de nadruk op semipublieke laadvoorzieningen (d.w.z. private voorzieningen op parkeergelegenheden nabij stations, winkelcentra en op bedrijfsterreinen).
3. In laatste instantie dienen publieke laadvoorzieningen te voorzien in de behoefte aan laaddiensten.

Ladder van laden



De achterliggende gedachte hierbij is dat vanwege de kosten van laden het interessant voor EV-rijders is om zoveel mogelijk te laden op eigen terrein, thuis en op het werk. De kosten voor openbaar laden zijn hoger omdat de aanlegkosten, investering- en variabele kosten van de laadpaal hoger zijn. Het publiek toegankelijke laadpunt is niet aan een (bepaalde) auto gekoppeld.



4.2 Soorten laadpunten

Reguliere laadpunten

Om de laadbehoefte van EV-rijders op te vangen, is minimaal een netwerk van reguliere laadpunten nodig, eventueel aangevuld met snellaadpunten als aanvullende laadoplossing voor bijvoorbeeld forenzen, toeristen of logistieke voertuigen.

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten, zoals aangegeven in paragraaf 4.1. Reguliere laadpalen kunnen los worden geplaatst, of geclusterd in een laadplein. In beginsel heeft het de voorkeur om laadpalen zoveel mogelijk te spreiden over de dorpskernen zodat de loopafstanden

tussen de laadpaal en gebruikers zo kort mogelijk zijn. Bij uitbreiding van het laadnetwerk in de komende jaren is het mogelijk dat laadpalen bijgeplaatst moeten worden op bestaande locaties waardoor clustering ontstaat, in de vorm van zogenaamde 'laadpleinen'. De aanleg van laadpleinen is weliswaar in eerste instantie complexer, maar met name op locaties waar meerdere gebruikers tegelijk willen laden kan een laadplein ook in de huidige situatie al de voorkeur hebben. Dit kan het geval zijn als het inrichten van een laadplein de ruimtelijke impact elders vermindert en zoekverkeer van EV-rijders voorkomt. Gedacht kan worden aan woonstraten waar de parkeerdruk hoog is waar clustering van laadpalen een onevenredige belasting van de openbare ruimte kan verminderen. De afweging of het clusteren van laadpalen passend is, is per situatie maatwerk.

Pilot kabelgoten

Gemeente Goeree-Overflakkee krijgt regelmatig de vraag of er mogelijkheid geboden kan worden om een kabelgoot aan te leggen bij woningen die niet over een eigen oprit beschikt maar de elektrische auto wel aan huis willen opladen. Dit wordt ook wel een Verlengde Private Aansluiting (VPA) genoemd. De gemeenteraad van Goeree-Overflakkee heeft tevens een motie ingediend op 29 februari 2024 om deze optie te verkennen.

Op basis van een door Team Verkeer uitgevoerde pilot uit 2021 en adviesinwinning bij diverse gemeenten en adviesbureau APPM, wordt geadviseerd in Goeree-Overflakkee geen kabelgoten toe te passen om zogenaamde Verlengde Private Aansluitingen mogelijk te maken. Motivatie voor de advisering zijn onder andere het risico op claimedrag en gevaarlijke situaties in de openbare ruimte, de afname van flexibiliteit tot inrichting van de openbare ruimte en de negatieve impact die Verlengde Private Aansluitingen op netcongestie kunnen hebben (slim laden is niet afdwingbaar). Omdat er geen positief resultaat is behaald uit het haalbaarheidsonderzoek dat is gevraagd door de gemeenteraad in de ingediende motie van 29 februari 2024, worden er geen aanvullende stappen voorbereid om Verlengde Private Aansluitingen mogelijk te maken. De gemeenteraad is hierover per brief geïnformeerd.

Snellaadpunten

Voor het snel opladen van personenauto's ziet de gemeente vooral een rol weggelegd voor marktpartijen waarbij een netwerk van snelladen ontstaat bij onder andere retail- en restaurantlocaties. Daarnaast kan snelladen plaatsvinden op tankstations langs de doorgaande wegen, zoals de N57, N59 en de N215. Rekening houdend met de grote stroom van toeristen neemt de vraag naar snelladers de komende jaren toe. De gemeente zal niet zelf investeren in snelladen, maar bij verzoeken vanuit de markt neemt de gemeente een actieve houding aan en biedt het op basis van de beschikbare plankaarten inzicht in locaties waar de vraag naar snelladen gaat toenemen.

Snelladen speelt in de toekomst ook een rol voor de doelgroep bestel- en (stads-)logistiek. Omdat dit laatste een bovengemeentelijk vraagstuk betreft, pakt de gemeente Goeree-Overflakkee dit regionaal in RAL verband op.



4.3 Uitvoeringsmodel

Reguliere laadpunten

Voor het tot stand komen van het publieke laadnetwerk voor reguliere laadpalen hanteert de gemeente het vergunningen model. Dit houdt in dat verschillende CPO's binnen vooraf gestelde kaders en na melding bij de gemeente publieke laadpalen mogen plaatsen, beheren en exploiteren. Hierbij worden bepaalde vrijheden geboden zoals bijvoorbeeld het bepalen van een passend laadtarief. Om het publieke laadnetwerk niet enkel te laten ontstaan op basis van aanvragen deelt de gemeente actief locaties met CPO's waar op basis van data blijkt dat er behoefte gaat ontstaan aan publieke laadpalen.

Het plaatsen van publieke laadpalen gebaseerd op data in plaats van alleen bij aanvragen wordt steeds belangrijker. Dit komt behalve door de groei van het aantal elektrisch voertuigen ook door het ontstaan van een occasionmarkt in elektrische voertuigen. Plan- en prognosekaarten geven de CPO ook inzicht in druk bezochte toeristische locaties. Het actief delen van laadlocaties door de gemeente vindt vooral plaats op plekken waar de gemeente dat van openbaar belang vindt. Zoals op toeristische locaties, maar ook bij maatschappelijke voorzieningen of winkels. Daarnaast kan de gemeente ook suggesties doen om te zorgen voor een goede spreiding van laadlocaties over het eiland.

De uitdagingen voor de komende jaren zijn groot, de gemeente Goeree-Overflakkee is zich daarom aan het beraden of het huidige uitvoeringsmodel voldoende toekomstbestendig is en nog passend bij de wensen van de gemeente Goeree-Overflakkee.

Snellaadpunten

Het plaatsen van snellaadpalen wordt in eerste instantie gezien als een marktactiviteit. Deze initiatieven worden ook niet exclusief uitgevoerd door dezelfde partijen die de reguliere laadpalen plaatsen binnen onze gemeente. Voor het plaatsen van snellaadpalen kan geen gebruik worden gemaakt van het vergunningen model dat op dit moment voor reguliere laadpunten bestaat, voor het plaatsen van snellaadpalen wordt een separaat vergunningentraject doorlopen. Daarbij is het zogenaamde Didam Arrest en de Wet markt en overheid van toepassing op het plaatsen van snellaadpunten. Het Didam Arrest maakt duidelijk dat vervreemding van onroerende zaken (gronduitgifte) zonder gelijke kansen te bieden aan alle potentiële gegadigden niet is toegestaan. De Wet markt en overheid schrijft voor dat er een marktprijs c.q. integrale kosten toerekening moet worden toegepast, tenzij er een algemeen belang besluit is genomen.



4.4 Plaatsingsstrategie: mate van proactieve uitrol

Onze plaatsingsstrategie heeft ten doel laadzekerheid te bieden voor de EV-rijder. De laadpaal wordt geplaatst, beheerd en geëxploiteerd door een CPO (oftewel aanbieders van laadpalen). De CPO mag laadpalen enkel plaatsen in de openbare ruimte als zij een contract met de gemeente heeft gesloten met daarin vastgestelde voorwaarden over exploitatietermijnen, eigenaarschap na verlopen van de exploitatietermijn, veiligheid, minimaal laadvermogen, etc. In de gemeente Goeree-Overflakkee is het uitgangspunt dat de laadpalen vraag gestuurd geplaatst worden. Echter kan ervoor gekozen worden om op basis van data sommige locaties aan te wijzen.

Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de opkomst van de tweedehandsmarkt is de verwachting dat vraag gestuurde plaatsing alleen niet langer voldoet vanwege de lange doorlooptijden. Er ontstaan bij deze plaatsingsstrategie namelijk ook problemen bij de netbeheerders die de elektrische aansluiting van de laadpaal verzorgen. Deze partijen hebben enerzijds planning technische uitdagingen door de verschillende verduurzamingsmaatregelen die gelijktijdig uitgevoerd worden (laadpalen, zonnepanelen, warmtepompen, wijken gasvrij enz.) en anderzijds zorgt de beperkte netcapaciteit ook voor uitdagingen en in sommige gevallen netcongestie.

Plaatsing op basis van vraag of op basis van voorspellende data

Er wordt gewerkt met een combinatie van vraag gestuurde plaatsing en strategische plaatsing op basis van voorspellende data. Strategische plaatsing gebeurt echter alleen als daar op basis van data of maatschappelijke doelstellingen aanleiding voor is. Voorbeelden van strategische locaties zijn toeristische locaties, maar ook bij maatschappelijke voorzieningen of winkels. Daarnaast kan de gemeente ook suggesties doen om te zorgen voor een goede spreiding van laadlocaties over het eiland. We gebruiken verschillende databronnen, zoals plankaarten, om de behoefte aan laadpunten te voorspellen.

Mochten we als gemeente voor kortparkeerladers en snelladers constateren dat er ergens een grote vraag is dan kunnen wij als gemeente ook op basis van voorspellende data een aanvraag indienen. Tevens houden wij als gemeente de regie of er een goed en evenwichtig gespreid netwerk van kortparkeerladers en snelladers ontstaat. Mochten er in dit netwerk belangrijke hiaten ontstaan, dan kunnen we als gemeente hier actief in bijsturen.

Proactieve en voorspellende aanpak

Gemeente Goeree-Overflakkee neemt zich met de voorliggende Laadvisie voor een proactievare aanpak te hanteren bij de plaatsing van laadpunten. De huidige methodiek waarin op basis van voorspellende data locaties aangewezen worden, is namelijk sterk afhankelijk van ambtelijke inzet die met verschuivende teambezetting, werkdruk en prioriteiten niet altijd geboden kan worden.

Verschuivende databronnen kunnen helpen om de behoefte aan laadpunten te voorspellen. Op basis daarvan kunnen laadpunten ‘voor-de-vraag-uit’ geplaatst worden. Dit verkort de doorlooptijd, zodat bewoners en forenzen niet onnodig lang op laadmogelijkheden hoeven te wachten. Ook maakt dit de uitrol beter planbaar,

wat gezien de omvang van de uitdaging in de komende jaren wenselijk is. Data gedreven plaatsing is een relatief nieuw concept, waardoor de aanpak nog niet uitgekristalliseerd is.

Het proactief plaatsen wordt gedaan op basis van een plankaart, hierin staan aangewezen locaties en laadpalen. De plankaart wordt opgesteld op basis van demografische en ruimtelijke gegevens, en voorspellingen voor de laadbehoefte en het aantal voertuigen. De aangewezen locaties zijn dus niet direct gebaseerd op de aanvragen van bewoners. Ook houdt de plankaart rekening met wettelijke eisen rondom de plaatsing van laadinfrastructuur.

Het opstellen van een plankaart biedt de mogelijkheid om vroegtijdig met de omgeving een participatietraject te doorlopen en biedt daarbij de mogelijkheid vroegtijdig overleg te voeren met netbeheerders (die de laadpalen moeten aansluiten op het spanningsnet). Nog beter is om afspraken te maken met gecontracteerde CPO's over transparantie in het gebruik en de afname van hun laadpalen. Zo kan data gestuurd (bij)geplaatst worden.

Aanleg laadpalen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

Bij ontwikkeling van nieuwe functies zoals woonwijken, ziet gemeente Goeree-Overflakkee erop toe dat bij aanleg van de wijk ook vooraf rekening wordt gehouden met het aanbieden van voldoende laadvoorzieningen. Hierbij worden de normen per type/functie gehanteerd conform de op dat moment vigerende CROW publicatie (ten tijde van het schrijven van deze Laadvisie betreft dit CROW publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024').

Voorgenomen wordt om de te hanteren richtlijnen voor de aanleg van laadpalen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen ook te borgen in de nieuwe versie van de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte.

4.5 Plaatsingsbeleid

Als gemeente beoordelen wij aanvragen voor reguliere oplaadpunten op basis van onze 'Beleidsregels infrastructuur elektrische voertuigen Goeree-Overflakkee'. Indien in Q2 van 2025 besloten wordt het uitvoeringsmodel 'Open Markt Model' te behouden worden deze beleidsregels in 2025 geactualiseerd. Indien gekozen wordt voor deelname in een concessieovereenkomst, dan zullen de eerdergenoemde beleidsregels (met een actualisatie) worden geïntegreerd in de aanbestedingseisen voor de concessie.

Verkeersbesluiten voor het alleen opladen van elektrische voertuigen

Voor alle laadlocaties neemt de gemeente Goeree-Overflakkee een verkeersbesluit voor 2 parkeervakken. Het verkeersbesluit geeft de twee parkeervakken de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'. Een verkeersbesluit neemt de gemeente bij alle laadlocaties om de volgende redenen. Een verkeersbesluit zorgt ervoor dat een (bestaand) parkeervak de bestemming 'elektrisch laden' krijgt, waardoor een aangewezen parkeervak alleen gebruikt kan worden voor het opladen van elektrische auto's. Met het nemen van een verkeersbesluit kan de gemeente ook optreden tegen het zogenaamde laadpaalkleven, oftewel EV-rijders die hun auto's laten staan aan een laadpaal terwijl deze reeds volledig is opgeladen.



4.6 Participatie

De gemeente Goeree-Overflakkee vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners informeren we bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken. Wij informeren inwoners met goede informatie door ze op de hoogte te houden van verkeersbesluiten die zijn gepubliceerd. Dit doen wij door publicatie in de gemeentelijke rubriek in de regionale kranten en in het Gemeenteblad (welke te raadplegen is via [officiële bekendmakingen.nl](https://www.officiëlebe bekendmakingen.nl)).

In deze Laadvisie wordt geadviseerd om proactief en voorspellend laadpunten aan te leggen, bij bekrachtiging van deze Laadvisie wordt vervolgens gestart met een actualisatie van de plankaart. Deze actualisatie van de plankaart biedt de mogelijkheid om actief in te zetten op participatie. Dit betekent dat belanghebbenden in Goeree-Overflakkee vooraf al kunnen reageren op de voorgenomen plaatsingslocaties in de nieuwe plankaart. Dit kan in de huidige situatie alleen op basis van een verkeersbesluit dat ter inzage ligt voor het aanwijzen van laadparkeerplaatsen. Een gedegen participatieproces voor het vaststellen van de plankaart maakt het nemen van een verkeersbesluit op een later moment voor een individuele locatie eenduidiger en meer voorspelbaar.

5 Gebruikersgroepen

Gemeente Goeree-Overflakkee kent verschillende gebruikersgroepen die (op termijn) overstappen naar elektrisch rijden, met elk hun eigen kenmerken en behoeftes aan laadinfrastructuur. In dit hoofdstuk beschrijven we voor de gebruikersgroepen personenvervoer, doelgroepenvervoer, taxi's, openbaar vervoer, lichte en zware logistieke voertuigen en vaartuigen op welke laadoplossingen we inzetten.

5.1 Personenvervoer

Voor personenvervoer maken we onderscheid tussen inwoners en bezoekers, waarbij bezoekers worden onderverdeeld in recreatief en werk gerelateerd bezoek.

- **Inwoners.** Gemeente Goeree-Overflakkee hanteert de ladder van laden (zie ook paragraaf 4.1). De voornaamste laadoplossing voor bewoners met een eigen parkeerplaats is privaat laden op eigen terrein. Voor inwoners die elektrisch rijden en geen toegang hebben tot een privaat dan wel semipubliek laadpunt, zetten we als gemeente in op voldoende publieke laadpunten verspreid over de gemeente. Gemeente Goeree-Overflakkee plaatst niet zelf een publiek laadpunt maar sluit een overeenkomst met een CPO. De CPO plaatst laadpalen. In wijken met een hoge parkeerdruk stimuleren we het gebruik van private en semipublieke laadpunten door derden en clusteren wij laadpalen waar mogelijk.
- **Bezoekers recreatief.** Hieronder valt bezoek aan vrienden en familie maar ook bezoek aan toeristische locaties en het centrum. De eerste groep maakt voornamelijk gebruik van publieke laadpunten in woonwijken. Daarvoor zetten we in op een dekkend netwerk van publieke laadpunten verspreid over de gemeente, zodat er binnen redelijke afstand een laadpunt beschikbaar is. Om inzicht te krijgen in de laadbehoefte van toeristen maakt de gemeente gebruik van laaddata en worden laadpalen geclusterd geplaatst. De gemeente trekt samen actief op met de provincie en netbeheerder. Waar mogelijk wordt de laadbehoefte van bezoekers aan toeristische locaties en het centrumgebied ingevuld door private en semipublieke laadpunten bij de betreffende toeristische locatie. Kortparkeer laadpunten en snellaadpunten vormen een belangrijk vangnet voor bezoekers die lange ritten maken. In RAL verband wordt onderzoek gedaan waar kortparkeerladers en snelladers het beste geplaatst kunnen worden.
- **Bezoekers werk.** De laadbehoefte van werk gerelateerd bezoek wordt waar mogelijk ingevuld met private en semipublieke laadpunten bij onder andere kantorencomplexen. Voor bedrijven is dit in de meeste gevallen ook de meest kosteneffectieve optie, omdat zij elektriciteit relatief goedkoop kunnen inkopen. Werkenden kunnen onder bepaalde voorwaarden ook een aanvraag indienen voor het plaatsen van een openbare laadpaal.
- **Fiets.** Elektrische fietsen kunnen worden geladen met een 230 volt-aansluiting en kunnen door uitneembare accu's makkelijk thuis worden geladen. Er wordt een toenemende behoefte aan fietslaadpunten op strategische locaties gezien. In de drie dorpen met winkelcentrum (Ouddorp, Middelharnis/Sommelsdijk en Oude-Tonge) wordt ingezet op (semi)publieke laadpunten zo mogelijk bewegwijzerd (voor bezoekers en personeel van winkels en horeca). Bij horeca kan er waar mogelijk ook door de horecavoorziening zelf een laadpunt geboden worden. Bij bedrijven, scholen, horeca en toeristische trekpleisters voert gemeente Goeree-Overflakkee een motiverend beleid om in eigen beheer laadpunten te realiseren voor werknemers/scholieren en bezoekers. Bij recreatiegebieden en het strand wordt ingezet op enkele publieke laadpunten.
- **Deelmobiliteit.** Indien er mogelijkheden voordoen voor de inzet van een duurzame vorm van deelmobiliteit waarbij de restcapaciteit bij omliggende publieke laadpalen onvoldoende is, zal de gemeente faciliterend optreden om een aanvullend laadpunt onder de aandacht van de CPO te brengen.

5.2 Lichte logistieke voertuigen

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

In de gemeente Goeree-Overflakkee kunnen bestelwagens dezelfde laadinfrastructuur gebruiken als personenauto's. Berijders van elektrische bestelauto's kunnen een aanvraag voor een publieke laadpaal doen conform het aanvraagproces voor personenauto's.

Op dit moment heeft de gemeente Goeree-Overflakkee geen plannen om een zero-emissiezone voor logistiek in te richten. Ook wordt er in de nabije toekomst (tenminste binnen de herijkingsperiode van deze Laadvisie) geen grote toename van de laadbehoefte van deze doelgroep verwacht. De gemeente blijft de ontwikkelingen op dit gebied volgen en past indien nodig deze Laadvisie daarop aan. Het laden van lichte logistieke voertuigen vindt zoveel mogelijk plaats op eigen terrein. Eventueel zou er samen met het parkmanagement van bedrijventerreinen gekeken kunnen worden naar een (semi-)publieke locatie.

5.3 Zware logistieke voertuigen

De transportsector lijkt vooral behoefte te gaan hebben aan enkele grote snellaadhubs, waar langer verbleven kan worden om onder meer te voldoen aan de rijtijdenwet. Dit vraagt naast hoog vermogen laders ook andere faciliteiten, zoals een restaurant en/of douche- en sportfaciliteiten. De gemeente Goeree-Overflakkee volgt de ontwikkelingen op dit onderwerp en trekt samen op met de RAL Zuidwest. Het laden van zware logistieke voertuigen vindt zoveel mogelijk plaats op eigen terrein.

5.4 Overige gebruikersgroepen

Doelgroepenvervoer

De gemeente is verantwoordelijk voor de aanbesteding van het Wmo vervoer. In het huidige contract is een specifieke eis opgenomen om zero emissie te rijden. De inzet van Zero emissie voertuigen zal gefaseerd plaatsvinden, vanaf augustus 2025 rijdt het doelgroepenvervoer met Zero emissie voertuigen (personenvoertuigen en taxibussen). De voertuigen voor doelgroepenvervoer laden 's nachts in de remise en voor een deel worden ze thuis geladen, op de eigen oprit of in de publieke ruimte. Indien nodig organiseren we gezamenlijk met de CPO, publieke laadpunten in de wijk voor deze gebruikersgroep.

Taxi

Vervoerders van taxi diensten worden aangemoedigd om elektrisch te gaan rijden. Rekening houdend met de regionale dienstverlening van de sector, wordt in regionaal verband gezocht naar mogelijke ondersteuning indien wenselijk. Samen met de sector kan naar locaties worden gekeken waar snelladers geplaatst kunnen worden door marktpartijen specifiek voor taxi's, zoals bij taxistandplaatsen.

Mobiele werktuigen

We volgen de ontwikkelingen in de elektrificatie van mobiele werktuigen voor woningbouw, utiliteitsbouw en grond-, weg-, en waterbouw. Als er behoefte ontstaat aan laadinfra, onderzoeken we de mogelijkheden.

Openbaar vervoer

In het PvE behorende bij de recente aanbesteding van concessie HWGO 2025-2038 is een eis opgenomen omtrent het gebruik van Zero emissie voertuigen. Op Goeree-Overflakkee kan behoefte bestaan voor een ultrasnellader om deze bussen op te laden, het is echter aan de vervoerder om te bepalen hoe zij omgaan met de geformuleerde eisen. Hierover is nog onvoldoende duidelijk ten tijde van het schrijven van deze Laadvisie.

De provincie Zuid-Holland is concessieverlener voor het openbaar vervoer op Goeree-Overflakkee, waardoor de gemeente bij de transitie naar Zero emissie bussen geen actieve rol heeft. Wel heeft de gemeente een positieve grondhouding als op gemeentelijke grond of in de publieke ruimte laadinfrastructuur ten behoeve van het opladen van elektrische bussen gerealiseerd moet worden.

5.5 Vaartuigen

De Haringvliet en De Grevelingen kennen veel pleziervaart. Vrachtvvaart wordt met name gezien op Volkerak-Zoommeer, wel zijn er vissersschepen op beide wateren. Op dit moment ziet de gemeente geen aanleiding om

voor doorgaand vracht- en pleziervaart walstroom te faciliteren. De gemeente ziet walstroom als commerciële activiteit en kan door gebruikers zelf georganiseerd worden door contact op te nemen met walstroom.eu.nl.

Goeree-Overflakkee is een van de gemeenten in regio Zuidwest Nederland die een behoorlijk aantal jachthavens kent, en daarmee ook een opgave tot verduurzaming. In de afgelopen jaren is elektrificatie voornamelijk in het wegverkeer snel gegroeid en heeft aanbod zich ontwikkeld. Voor pleziervaart geldt dat het aanbod nog zeer minimaal is. De gemeente volgt de ontwikkelingen en neemt indien nodig nieuwe inzichten mee in de herijking om de twee jaar.

6 Uitvoering en Organisatie

6.1 Gemeentelijke Organisatie

Wethouder van Putten is bestuurlijk opdrachtgever voor de realisatie van openbare laadinfrastructuur. Voor de uitrol is de afdeling Leefbaarheid & Wijk, Taakveld Verkeer verantwoordelijk.

De opschaling van laadinfrastructuur vraagt om grotere uitvoeringskracht en verdere professionalisering van het werkproces. Ook is het belangrijk dat het onderwerp structureel aandacht krijgt bij meerdere gemeentelijke afdelingen, die op de hoogte zijn van elkaars werk en visie. Het gaat hierbij vooral om de samenwerking tussen het taakveld Verkeer en het taakveld Duurzaamheid. Tevens vindt er regelmatig afstemming plaats met de andere afdelingen binnen de gemeente zoals economische zaken, ruimtelijke ordening, toerisme en juridische zaken.

6.2 Samenwerking en afstemming

Om de doelen uit onze Laadvisie te behalen, werken we samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio Zuidwest Nederland. Dit is een samenwerkingsverband tussen provincies Zuid-Holland en Zeeland en de inliggende netbeheerders. De samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten bij de uitrol van laadinfrastructuur, onder andere door het delen van kennis en het organiseren van aanbestedingen voor laadpunten in de publieke ruimte. Daarnaast zijn de bewoners, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar we mee samenwerken en afstemmen. Voor de plaatsing van kortparkeerladers en laadpunten op bedrijventerreinen hebben we afstemming met ondernemersverenigingen.

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 we als gemeente eigenaar zijn van de gebruiksdata van de laadpunten in de publieke ruimte. Deze gebruiksdata benutten we om samen met RAL-samenwerkingsregio Zuidwest Nederland de monitoring verder invulling te geven. Op deze manier kunnen we de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk volgen en waar nodig/wenselijk bijsturen. De gemeente vraagt elke 3 maanden bij de CPO's monitoringsinformatie op. In de toekomst willen wij als gemeente de regie op deze informatie zelf in de hand houden door inzet van hiervoor geschikte software.

6.4 Planning

Q1 2025:	Vaststelling 'Integrale Laadvisie gemeente Goeree-Overflakkee versie 1.1' door gemeenteraad
Q1 2025:	Advies passende contractvormen voor plaatsen laadpalen door Team Verkeer aan college van B&W
Q1 – Q2 2025:	Bestuurlijke opdracht tot het actualiseren van de plankaart en start participatieproces voor het plaatsen van laadpalen in de komende jaren.
Q2 2025:	Besluit college van B&W of aangesloten wordt bij nieuwe aanbesteding van concessie RAL Zuid-West.
Q2 – Q3 2025:	Participatie (intern, netbeheerders, omgeving) en vaststelling geactualiseerde plankaart
Q1 2027:	Herijken van actualiteit van Integrale Laadvisie versie april 2024.
Continu:	Monitoren van ontwikkelingen omtrent de verduurzaming en elektrificatie van vervoer binnen gemeente Goeree-Overflakkee en invloed gebied.

6.5 Financiële Kaders

Op basis van de huidige markt en werkmethodiek is de verwachting dat de plaatsing van reguliere laadinfrastructuur kan worden uitgevoerd zonder financiële bijdrage van de gemeente.

Voor de actualisatie van de plankaart, inzet op data gedreven uitrol van laadpalen, doorlopen van een participatietraject en het uitvoeren van collectieve verkeersbesluiten zijn kosten en ambtelijke capaciteit verbonden. De volgende kosten worden geschat:

De eenmalige kosten voor het doorlopen van het proces tot vaststelling van een plankaart met begeleiding van adviesbureau APPM en participatieproces wordt op basis van zowel externe als interne kosten geschat op circa €35.000,- tot €50.000,-.

Kosten voor het jaarlijks op laten stellen van een collectief verkeersbesluit worden geschat op circa €4.000,-

Tegenover bovenstaande kosten staan ook besparingen. Het gebruik van een plankaart en het nemen van collectieve verkeersbesluiten zorgt namelijk voor een afname van de kosten voor ambtelijke inzet voor het plaatsen van de laadpalen tussen 2025 en 2035. Deze besparing van de ambtelijke kosten wordt geschat op circa €172.500,- tussen 2025 en 2035. Met aftrek van de eenmalige kosten voor het opstellen van de plankaart (inclusief participatietraject) van €50.000,- en de jaarlijkse kosten van €4.000,- voor het opstellen van collectieve verkeersbesluiten, resulteert deze aanpak in een totale besparing van €82.500,-.

Bijlage I: Begrippenlijst

Laadpaal Fysiek object met meestal één of tweelaadpunten. Laadpunt De elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker wordt aangesloten. Reguliere laadpalen beschikken meestal over twee laadpunten. Een laadpunt kan ook verwerkt zijn in bijvoorbeeld een muurbox of lichtmast. Laadplein Een laadplein bestaat uit meer dan twee laadpalen voor elektrische voertuigen die een gedeelde netaansluiting hebben (bij publieke laadpalen) of die op een gedeelde groep achter de meter zitten. Laadpunt voor regulier laden Laadpunt met een vermogen van hoogstens 22kW. Laadpunt voor snel laden Laadpunt met een vermogen hoger dan 22 kW. Kortparkeerladen Snelladen aan het begin van de snellaadrange wordt 'kortparkeerladen' genoemd. Deze laadpalen worden vaak geplaatst op plekken waar de EV-rijder het laden kan combineren met een andere activiteit, zoals winkelen of vergaderen. Ultrasnelladen Snelladen aan de bovenkant van de range wordt ook wel ultrasnelladen of 'Ultra Fast Charging' (UFC) genoemd. Hierbij gaat het om laadvermogens van meer dan 150kW. Deze laadvermogens zijn gewenst voor zwaardere voertuigen. Slim laden Brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Minimaal betekent dit dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog.	Publiek toegankelijk laadpunt Een laadpunt voor een elektrisch voertuig dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten. Semipubliek toegankelijk laadpunt Een laadpunt dat is opengesteld voor publiek op een private locatie. Bijvoorbeeld bij parkeergarages of tankstations. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn. Privaat laadpunt Een laadpunt op eigen terrein. Laadpaalkleven Het onnodig bezet houden van een elektrisch laadpunt door een elektrische auto. Social charging app App waarbij EV-rijders het gebruik van laadpunten in de buurt met elkaar afstemmen. Deelnemers laten bijvoorbeeld in de app weten hoe lang ze nog moeten laden. Batterij elektrisch voertuig (BEV) Volledig elektrisch voertuig (zonder brandstofmotor). Dit tegenstelling tot een Plug-In Hybride Elektrisch Voertuig (PHEV). Charge Point Operator (CPO) De CPO is verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en exploitatie van laadpalen. NAL-regio's Zes samenwerkingsregio's die zijn voortgekomen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Gemeenten werken binnen deze regio's samen met de provincie en met de netbeheerder. Zero-emissielogistiek (ZE-logistiek) Zonder uitstoot van schadelijke stoffen goederen verplaatsen voor bijvoorbeeld bouw, retail, afval, horeca, en e-commerce. Voertuigen rijden op elektriciteit (of waterstof). Zero-emissiezones (ZE-zones) Zones waar binnen geen logistieke voertuigen mogen komen die emissies uitstoten (en dus een brandstofmotor hebben).
---	--

Bijlage II Overzicht gebruikersgroepen

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

	Gebruikersgroep	Voertuigtype	Regulier laden (<22 kW)	Kortparkeerladen en/ of Ultrasnelladen voor personenvervoer (22-350 kW)	Ultrasnelladen voor zwaar transport zoals logistiek, busvervoer (>350)
	Personenvervoer particulier (woon-werk en bezoekers)	Personenauto	Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting. Semipubliek: horeca, winkelcentra en parkeergarages. Publiek: openbare ruimte, en openbare parkeergarages.	Privaat: n.v.t. Semipubliek: winkelcentra, supermarkten, tankstations, horeca. Publiek: openbare ruimte, sportvoorzieningen, winkelcentra en toeristische locaties.	Voorlopig niet van toepassing.
	Doelgroepenvervoer	Personenauto	Zie personenauto's.		
		Personenbus	Zie bestelwagens.		
	Taxi's		Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting stallingdepot. Semipubliek: parkeergarages, horeca, winkelcentra en taxistandplaatsen. Publiek: openbare ruimte en openbare parkeergarages.	Privaat: snellader bedrijf. Semipubliek: parkeergarages, horeca, winkelcentra, standplaatsen, tankstations en op bedrijfsaansluiting stallingdepot. Publiek: snel(bij)laden op standplaatsen, strategische hubs, publieke parkeergarages en openbare ruimte.	Voorlopig niet van toepassing.
	Openbaar vervoer	Bus	n.v.t.	Privaat: remise concessiehouder en via opportunityladen (eigen laadinfra) bij eindhaltes en busstations buslijnen. Semipubliek: n.v.t. Publiek: n.v.t.	Privaat: remise concessiehouder en via opportunityladen (eigen laadinfra) bij eindhaltes buslijnen. Semipubliek: n.v.t. Publiek: n.v.t.

	Lichte logistieke voertuigen	Bestelwagens	Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting stallingdepot. Semipubliek: bedrijventerreinen, horeca en winkelcentra. Publiek: openbare ruimte en bedrijventerreinen.	Privaat: snellader bedrijf. Semipubliek: horeca, winkelcentra, tankstations, hubs. Publiek openbare ruimte en bedrijventerreinen.	Voorlopig niet van toepassing.
	Zware logistieke voertuigen	Vrachtwagens	Privaat: bedrijf/depot. Semipubliek: n.v.t. Publiek: n.v.t.	Privaat: bedrijf/depot. Semipubliek: laad- en losplekken, tankstations, hubs. Publiek: openbare ruimte.	Privaat: bedrijf/depot. Semipubliek: laad- en losplekken, tankstations, hubs. Publiek: openbare ruimte.
	Mobiele werktuigen		Er is nog geen duidelijk eindbeeld van technologie en laadbehoefte: van 230 volt tot krachtstroom.		
	Vaartuigen		• Walstroom • Wissel- en laadplekken voor accucontainers		