Bepalen behoefte binnenstedelijk snelladen

In voorliggend memo wordt ingegaan op het bepalen van de openbaar toegankelijke snellaadbehoefte in binnenstedelijk gebied (excl. bedrijventerreinen).

**Waarom binnenstedelijk snelladen?**

De trigger om als gemeente aan de slag te gaan met openbaar toegankelijke binnenstedelijke snellaadinfrastructuur kan diverse redenen hebben, te weten:

1. Invoering [ZE-zone voor stadslogistiek](https://www.opwegnaarzes.nl/)
2. Elektrificatie van [doelgroepenvervoer](https://www.crow.nl/crow-doelgroepenvervoer/zero-emissie-doelgroepenvervoer)
3. Elektrificatie van [taxi’s](https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2021/04/19/afspraken-voor-schone-en-stille-taxi%E2%80%99s)
4. Tekort aan geschikte locaties voor reguliere openbare laadpunten en wens om druk daarvan wat af te halen
5. Marktpartijen die snelladers in de openbare ruimte willen plaatsen (en waar je als gemeente een passend antwoord op wil hebben)

NB onderstaande ontwikkelingen raken aan de behoefte aan snelladers maar vallen buiten de scope van deze aanpak Binnenstedelijk snelladen:

1. Elektrificatie [OV-bussen](https://zeroemissiebus.nl/bestuursakkoord/). Aangenomen dat dit binnen concessies voor busvervoer meegenomen.
2. Stikstof- en luchtkwaliteitsproblematiek: [schoon en emissieloos bouwen](https://www.opwegnaarseb.nl/)
3. Elektrificatie [Logistieke voertuigen](https://www.agendalaadinfrastructuur.nl/community/besloten+groepen/regio+oost/documenten+besloten+regio+oost/default.aspx#folder=2148521).

**Hoe bepaal je de snellaadbehoefte?**

*NB zie hiervoor ook de Reken Excel Snellaadbehoefte ter ondersteuning, hierin staan ook gerichte vragen.*

1. Behoefte voor stadslogistiek als gevolg van ZE-zones
   1. Ga na waar en wanneer er sprake is van een ZE-zone in de gemeente.
   2. Vanuit onderzoek weten we dat de laadbehoefte voor stadslogistiek maar voor een heel klein percentage onderweg met (snel) laadinfra wordt geladen. Als er in de buurt van de ZE-zones al snelladers of snellaadstations in de gemeente worden gerealiseerd, ligt het eerder voor de hand dat de busjes voor stadslogistiek hierop ‘meeliften’ dan dat er aparte snelladers voor deze gebruikersgroep komen.
2. Doelgroepenvervoer
3. Ga na welke verduurzamingsafspraken zijn opgenomen in het contract voor doelgroepenvervoer.
4. Ga in gesprek met de exploitant over zijn laadbehoefte en bespreek of er behoefte is aan openbare snelladers.  
   NB. Gezien de toenemende actieradius van kleinere personenbusjes is tussentijds snelladen veelal niet nodig: overnight charging is voldoende. Voor personenbusjes die meer dan 300 km op een dag rijden kan dat nog wel nodig zijn. Daarnaast zit de uitdaging in elektrificatie van rolstoeltaxi’s. Deze busjes hebben vaak maar een actieradius van 100-150 km en kunnen daarom afhankelijk zijn van tussentijds snelladen om de dag door te komen.
5. Bepaal gezamenlijk met de kaart van de gemeente in de hand wat geschikte locaties kunnen zijn voor tussentijds snelladen. Het is prettig als hier wat faciliteiten aanwezig zijn zodat de chauffeur bijvoorbeeld een broodje kan eten en gebruik kan maken van WiFi.
6. Kijk of hier openbare parkeerplaatsen of bijvoorbeeld een tankstationlocatie in de buurt is waar de laadoplossing gerealiseerd kan worden.
7. Taxi’s
8. Bepaal de ligging van de taxistandplaatsen in je gemeente.
9. Ga in gesprek met de taxibranche over de mate van groei en het tempo van elektrificatie en de laadbehoefte. Bepaal aan de hand daarvan het benodigd aantal snelladers en de termijn waarop deze er moeten komen.
10. Bepaal gezamenlijk met de branche de geschikte locaties voor een of meerdere snelladers.
11. Personenvervoer
    1. Voor de snellaadbehoefte voor personenvervoer kun je in eerste instantie de ElaadNL Outlooks hanteren waarin verwachte aantallen snelladers per CBS-wijk staan. Deze staan ook in VOLT vermeld.
    2. De ervaring is nu al dat gemeenten met binnenstedelijke snelladers boven deze aantallen zitten. De verklaring kan enerzijds worden gezocht in het gemak dat door e-rijders wordt ervaren met snelladen. En door de hogere laadvermogens gaat snelladen ook steeds sneller. Anderzijds zien we dat de laadtarieven concurrerender, hoewel nog altijd duurder dan regulier laden. Marktpartijen zijn – kennelijk – bereid om boven de verwachte aantallen snelladers te plaatsen en het lijkt er daarmee op dat een deel van laadbehoefte voor reguliere laders door snelladers ingevuld gaat worden.

**Regierol gemeente:**

Door als gemeente het totaalbeeld te vormen van de verwachte behoefte aan binnenstedelijke snelladers kan de integrale laadvisie hierop worden afgestemd én kunnen passende locaties aangewezen worden die waar mogelijk ook geschikt zijn voor meerdere gebruikersgroepen.