

**Nota** voor burgemeester en wethouders

Team  
DEV-BLD

**Onderwerp**

Startnotitie Laadbeleid Deventer 2021-2030

1- Notagegevens		2- Bestuursorgaan	
Notanummer	2021-000703	<input checked="" type="checkbox"/> B & W	06-04-2021
Datum	19-03-2021	<input type="checkbox"/> Raad	--
Programma:		<input type="checkbox"/> Burgemeester	--
05 Ruimtelijke ontwikkeling		<b>College van B &amp; W</b>	
Portefeuillehouder Weth. Rorink		- Burgemeester	- Weth. Grijsen
		- Weth. De Geest	- Weth. Verhaar
		- Weth. Walder	- Weth. Rorink

Besluitenlijst	d.d.		d.d.		d.d.
<input type="checkbox"/> Akkoordstukken	--	<input type="checkbox"/> Openbaar	--	<input type="checkbox"/> Besloten	--

Routing	d.d.	par.	
programmamanager	29-03-2021	<input type="checkbox"/> adj.secr.	--
wethouder	25-03-2021	<input checked="" type="checkbox"/> gem.secr.	31-03-2021
programmamanager	29-03-2021	BIS Openbaar	
Status	Definitief2021-04-07		

Bijlagen

Startnotitie Laadbeleid Deventer 2021-2030

B & W d.d.: 06-04-2021

Besloten wordt:

- 1 De Startnotitie Laadbeleid Deventer 2021-2030 vast te stellen;
- 2 de raadsmededeling vast te stellen;
- 3 de stukken aan te bieden aan de raad;
- 4 de nota en het besluit openbaar te maken.

**Financiële aspecten:**

Financiële gevolgen voor de gemeente?	Nee
Begrotingswijziging	Nee

**Voorstel openbaarmaking conform Wet Openbaarheid Bestuur (Wob)**

- De nota en het besluit openbaar te maken
- De nota en het besluit openbaar te maken vergezeld van bijgaand persbericht
- De nota en het besluit openbaar te maken nadat
- De nota en het besluit openbaar te maken, behalve...
- Het besluit openbaar te maken, maar niet de nota, gelet op artikel:
- De nota en het besluit niet openbaar te maken, gelet op artikel:

**Kennisgeving/ Bekendmaking Awb**

Kennisgeving (publicatie) conform Awb	Nee
Bekendmaking conform Awb	Nee

## ADVIESRADEN:

Moet een van de adviesraden gehoord worden of op de hoogte gesteld?

Nee

## Toelichting

### Inleiding

Op 10 november 2020 hebben de colleges van Gedeputeerde Staten van Gelderland en Overijssel de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Gelderland-Overijssel (GO RAL) vastgesteld. De vaststelling betekent het formele startschot voor een samenwerking tussen overheden om te komen tot een visie op het gebied van laadinfrastructuur. Medio 2021 zal Deventer een visie op het gebied van laadinfrastructuur moeten vaststellen, de zogenoemde laadvisie.

Er is landsdelig afgesproken dat de opmaat naar een laadvisie vorm krijgt met een startnotitie. Hierin staan de aanleiding, ambitie, context en focusgebieden beschreven van de op te stellen laadvisie.

### Beoogd resultaat

Vaststellen van een Startnotitie Laadbeleid Deventer 2021-2030.

### Kader

- Landelijk Klimaatakkoord (28 juni 2019)
- Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) (28 juni 2019)
- Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Gelderland-Overijssel (GO RAL) (10 november 2020)
- Programma Duurzame Mobiliteit Deventer (7 oktober 2019)
- Beleidsregels oplaadpalen Deventer 2020 (17 april 2020)

### Argumenten voor en tegen

#### Voor:

De Startnotitie geeft uitvoering aan de ambitie om Deventer op mobiliteitsgebied duurzamer te maken.

#### Tegen:

Het zondermeer en onbepaald faciliteren van de vraag naar laadinfrastructuur heeft vergaande consequenties voor:

- het beheer en de kwaliteit van de openbare ruimte;
- de belasting van het energienet.

### Extern draagvlak (partners)

De startnotitie geeft de ambitie aan van het laadbeleid in Deventer en beantwoordt daarmee aan de behoefte van diverse organisaties en bewoners met:

- (plannen voor aanschaf van) een elektrisch aangedreven voertuig;
- ambities op het gebied van duurzaamheid. .

### Financiële consequenties

De vaststelling van de Startnotitie Laadbeleid Deventer 2021-2030 heeft op zichzelf geen financiële consequenties. De op te stellen laadvisie zou deze wel kunnen hebben. De financiële afweging vindt later dit jaar plaats als onderdeel van de besluitvorming over deze visie.

## **Aanpak/uitvoering**

De vaststelling van de Startnotitie Laadbeleid Deventer 2021-2030 is het begin van een proces om te komen tot een gemeentebrede laadvisie. Dit proces vindt zowel binnen als buiten de gemeentelijke organisatie plaats. Diverse gemeentelijke disciplines zijn betrokken evenals belangrijke externe partners, waaronder energie coöperaties en netbeheerder Enexis. In de tweede helft van 2021 vindt vaststelling van de laadvisie plaats.

## RAADSMEDEDELING

Onderwerp Startnotitie Laadbeleid Deventer 2021-2030

Mededelingennr	2021-000703	Portef.houder	Weth. Rorink
Team	DEV-BLD	BenW-besluit d.d.:	6 april 2021

### 1. Inleiding: waarom deze mededeling

Op 10 november 2020 hebben de colleges van Gedeputeerde Staten van Gelderland en Overijssel de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Gelderland-Overijssel (GO RAL) vastgesteld. De vaststelling betekent het formele startschot voor een samenwerking tussen overheden om te komen tot een visie op het gebied van laadinfrastructuur. Medio 2021 zal Deventer een visie op het gebied van laadinfrastructuur moeten vaststellen, de zogenoemde laadvisie. Er is landsdelig afgesproken, dat de opmaat naar een laadvisie vorm krijgt met een startnotitie.

### 2. Kader

- Landelijk Klimaatakkoord (28 juni 2019);
- Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) (28 juni 2019);
- Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Gelderland-Overijssel (GO RAL) (10 november 2020);
- Programma Duurzame Mobiliteit Deventer (7 oktober 2019);
- Beleidsregels oplaadpalen Deventer 2020 (17 april 2020).

### 3. Kern van de boodschap

In de Startnotitie Laadbeleid Deventer 2021-2030 staan de aanleiding, ambitie, context en focusgebieden beschreven van de op te stellen laadvisie. Met de vaststelling van de startnotitie vindt accordering plaats van de ambitie en focusgebieden. Tevens start daarmee het proces voor het opstellen van de Laadvisie Deventer.

### 4. Nadere toelichting

De Startnotitie Laadbeleid Deventer 2021-2030 geeft de volgende ambitie weer: "Het realiseren van voldoende laadinfrastructuur binnen de gemeente Deventer onder voorwaarde van een goede inpassing in de openbare ruimte." Hiermee geeft de ambitie enerzijds ruimte aan de toenemende behoefte op gebied van laadinfrastructuur en biedt zij anderzijds de mogelijkheid om bij te grote impact op de openbare ruimte hier beperkende voorwaarden aan te stellen.

De ontwikkeling van elektrisch rijden in Deventer neemt langzaam een vlucht, ook buiten de personenauto's. In het oog springende getuigen hiervan zijn de introductie van elektrische deelscooters, lijnbussen en niet te vergeten de elektrische (deel)fiets. Ook het voetveer, doelgroepenvervoer en in de toekomst de stadslogistiek hebben oog voor de elektrificatie. De focusgebieden in de startnotitie bieden een platform aan genoemde doelgroepen.

De laadvisie geeft vorm aan de ambitie in de startnotitie. Diverse, gemeentelijke disciplines zijn betrokken evenals belangrijke externe partners, waaronder energie coöperaties en netbeheerder Enexis. In de tweede helft van 2021 vindt vaststelling van de laadvisie plaats.

# Startnotitie

## Laadbeleid Deventer 2021-2030

in het kader van de  
Nationale Agenda Laadinfrastructuur



## Inhoudsopgave

Inleiding.....	3
1 Ambitie.....	3
2 Context .....	3
3 Opgave gemeente Deventer .....	4
3.1 Hoofdgetallen .....	4
3.2 Raakvlakken met bestaande gemeentelijke kaders .....	5
4 Rol en doelgroepen .....	6
5 Aanpak.....	8

## Inleiding

Deze Startnotitie schetst onze intentie en ambitie om uitvoering te geven aan de opgave vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) omtrent de uitrol van publieke laadinfrastructuur. De NAL is onderdeel van het landelijk Klimaatakkoord. De startnotitie vormt tevens de basis voor het beleid dat wij vervolgens ontwikkelen en uitvoeren om elektrisch vervoer te voorzien van voldoende laadmogelijkheden in Deventer. Achtereenvolgens komen hierna aan de orde: de Deventer ambitie op laadgebied, de context van het laadbeleid, de opgave in Deventer, de rollen en doelgroepen hierbinnen en tot slot een beschrijving van de Deventer aanpak.

## 1 Ambitie

Deventer wil tegemoet komen aan de wensen die het gevolg zijn van een toename aan elektrisch rijden. Daarmee ontstaat immers een duurzaam bereikbare en schone gemeente. Het faciliteren van elektrisch rijden vindt veelal plaats in de openbare ruimte en kent daarmee ook fysieke consequenties. Het is van belang om uiteindelijk tot enerzijds een duurzame Deventer samenleving te komen en anderzijds te waken voor voldoende omgevingskwaliteit in de openbare ruimte. De laadvisie biedt het juiste platform om hiervoor beleid te ontwikkelen. De Deventer ambitie luidt dan ook: **“Het realiseren van voldoende laadinfrastructuur binnen de gemeente Deventer onder voorwaarde van een goede inpassing in de openbare ruimte.”** Deze ambitie betreft zowel publieke als semi publieke laadinfrastructuur voor verschillende doelgroepen. Ook faciliteren we, waar mogelijk, private laadinfrastructuur.

Het realiseren van de ambitie doen we op twee verschillende manieren: vraag-gestuurd en data-gestuurd. Vraag-gestuurd plaatsen houdt in, dat de gemeente laadpalen plaatst op plekken, waarvoor een verzoek is ingediend en onder voorwaarde van een goede inpassing. Ook faciliteren we vragen vanuit de markt, bijvoorbeeld voor het aanleggen van laadpleinen en snellaadinfrastructuur. Data-gestuurd plaatsen gebeurt op basis van plankaarten met daarop plekken met de te verwachten laadbehoefte en is tevens een sturend instrument in het faciliteren van laden op plekken, die vanuit gemeentelijk beleid gewenst zijn. Ook hier geldt dat een goede inpassing in de openbare ruimte nodig en mogelijk is. Bij het behalen van deze ambitie zetten we in op samenwerking met energie coöperaties en netbeheerder Enexis.

## 2 Context

### **Nationaal**

In juli 2019 is het Klimaatakkoord vastgesteld. Onderdeel hiervan is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Vervolgens is op 13 januari 2020 het Schone Lucht Akkoord (SLA) gesloten tussen Rijk, provincies en gemeenten. Elektrisch vervoer is een belangrijk instrument om de klimaatdoelstellingen te halen. De NAL stelt dat elke Nederlandse gemeente medio 2021 een integrale visie op laadinfrastructuur en bijbehorend plaatsingsbeleid moet hebben vastgesteld. Op deze manier groeit de laadinfrastructuur in het juiste tempo mee met het groeiend aantal elektrische voertuigen. In de NAL zijn samenwerkingsregio's aangewezen om gemeenten bij deze opgave te ondersteunen. De rijksoverheid stimuleert het elektrisch rijden met subsidies en fiscale regels.

### **Samenwerkingsregio Oost**

De Provincies Gelderland en Overijssel vormen samen de Samenwerkingsregio Oost en hebben zich verenigd in de 'GO-RAL': Gelderland Overijssel – Regionale Aanpak Laadinfrastructuur. De Samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten in verschillende vormen om regionaal aan de slag te gaan met de afspraken uit de NAL. Er is een pilot opgezet om ook de gemeenten binnen deze Samenwerkingsregio zo goed mogelijk te faciliteren in het vormen van de genoemde laadvisie en het plaatsingsbeleid. De pilot bestaat uit verschillende werksessies, waaraan de provincie(s) en zogenaamde pilotgemeenten meedoen. De werkgroep ontwikkelt documentatie en deelt informatie vanuit experts en met elkaar als regio en gemeenten onderling. Deze informatie is basis voor het format van dit startdocument en de Deventer laadvisie. Daarnaast organiseert de Samenwerkingsregio aanbestedingen, helpt zij bij het aanwijzen van geschikte snellaadlocaties en legt zij de verbinding met andere initiatieven, zoals OV-concessies en Regionale Energie Strategieën (RES).

### Regionaal

De NAL biedt de mogelijkheid om in regionaal verband beleid op te stellen. Dit is met name interessant voor beleid op regionaal niveau, zoals bij logistiek, doelgroepenvervoer, openbaar vervoer (OV) en snelladers. Gezamenlijk beleid maakt overigens ook een gezamenlijke aanbesteding mogelijk. De Samenwerkingsregio Oost ondersteunt regio's, gemeenten en bestaande structuren, zoals de Clean Tech Regio.

## 3 Opgave gemeente Deventer

### 3.1 Hoofdgetallen

Op 1 juli 2015 heeft de raad de E-laadstrategie en de hieraan gekoppelde beleidsregels vastgesteld. Vervolgens zijn in 2018 en in 2020 de beleidsregels door het college van burgemeester en wethouders geactualiseerd. Met deze beleidsregels als achtergrond hebben we als gemeente binnen de NAL de opgave om een actuele en integrale laadvisie op te stellen, die rekening houdt met de toekomstige groei van elektrisch aangedreven auto's. Op basis van deze visie vindt een doorvertaling plaats naar een capaciteits- en uitrolplanning. Daarnaast dienen we specifieke plekken voor snellaadinfrastructuur aan te wijzen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Bij voorkeur gebeurt dit in regionaal verband en data-gestuurd, waarbij de gemeente in de lead is voor wat betreft de locaties van laadinfrastructuur.

De visie op laadinfrastructuur omvat alle vormen van laden, van publiek tot privaat en snelladen, en alle vormen van elektrische voertuigen. De visie kent een zichttermijn van 10-15 jaar met elke 2 jaar een herziening. Het plaatsingsbeleid omvat de uitvoering hiervan, waaronder de planning van publieke laadinfrastructuur en wordt ook elke 2 jaar herzien. Verder maakt inventarisatie van mogelijke laadlocaties voor busvervoer onderdeel uit van het beleid. Tot slot gaan we aanvullende afspraken maken over de minimale hoeveelheid laadinfrastructuur voor bedrijventerreinen.

Bewonersparticipatie speelt een belangrijke rol in het traject, met name op het moment dat de daadwerkelijke locaties van publieke laadinfrastructuur in beeld komen. We raadplegen de bewoners over locatievoorstellen.

Het huidig aantal laadpunten<sup>1</sup> en de opgave voor onze gemeente is als volgt:

Huidig aantal publieke en <i>semi-publieke</i> laadpunten	266 <sup>2</sup>
Aantal reguliere publieke laadpunten in 2025	978
Aantal reguliere publieke laadpunten in 2030	1.844
Aantal reguliere publieke laadpunten in 2035	3.389

Bovenstaande getallen voor 2025, 2030 en 2035 zijn gebaseerd op landelijke prognoses voor wat betreft de ontwikkeling van elektrisch vervoer<sup>3</sup>. Vanzelfsprekend ligt er een duidelijke relatie met de mate, waarin de overheid het gebruik van elektrische auto's stimuleert met subsidies en fiscale maatregelen.

	2025	2030	2035
Aantal private laadpunten	2.533	4.901	8.896

Er zijn geen prognoses bekend van semi-publieke laadpunten. Een deel van de private laadpunten bij bedrijven (werklaadpunten) kunnen mogelijk ook opengesteld zijn voor derden en daarmee semi-publiek zijn.

<sup>1</sup> 1 laadpaal bestaat vaak uit 2 laadpunten

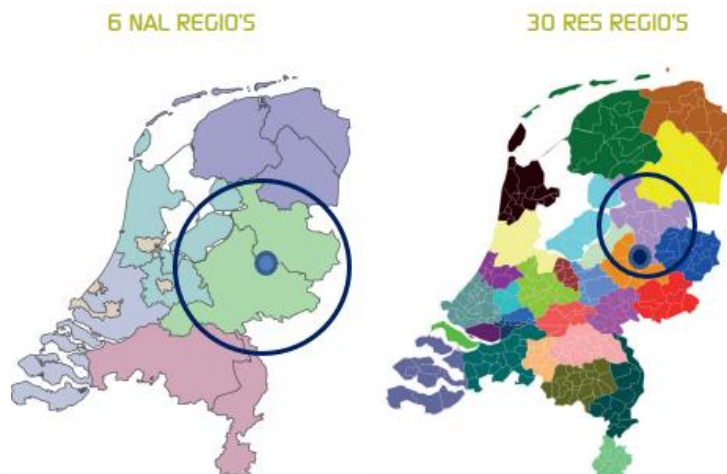
<sup>2</sup> Bron: Vereniging Elektrische Rijders (VER)/Vattenfall: 113 publieke laadpunten en 153 semi-publieke laadpunten

<sup>3</sup> Bron: ElaadNL



### 3.2 Raakvlakken met bestaande gemeentelijke kaders

Deventer hecht grote waarde aan een duurzaam ingerichte samenleving. Dit blijkt wel uit het bestuursakkoord, waarin veel aandacht is voor het klimaat en de positie die wij als gemeente hierbij innemen. Het opgestelde laadbeleid heeft daarnaast een directe relatie met ons Energieplan, de Regionale Energie Strategie (RES), de Omgevingsvisie en omgevingsplannen. Nederland kent 6 NAL regio's en 30 RES regio's. Deventer ligt voor wat betreft de NAL in de regio Gelderland-Overijssel (groene gebied in figuur 1) en voor wat betreft de RES in de regio West-Overijssel (paarse gebied in figuur 1). In de RES komen de overheden tot afspraken op gebied van duurzame energieopwekking, warmtetransitie in de gebouwde omgeving en de daarvoor benodigde opslag en energie infrastructuur. Het ministerie van Binnenlandse Zaken (BZK) en Economische Zaken en Klimaat (EZK) zijn verantwoordelijk voor de RES. De uitvoering van de afspraken in het kader van de NAL vallen onder verantwoordelijkheid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W).



Figuur 1: NAL- en RES-regio's Nederland (bron: ElaadNL)

Niet alleen gaat de rode loper uit voor de fiets, ook het elektrisch rijden is een speerpunt in ons beleid, waarbij we een positieve opstelling aannemen bij initiatieven vanuit de markt en maatschappij. Het *programmavlan duurzame mobiliteit* is in dit opzicht een belangrijke uitwerking van de gemeentebrede Omgevingsvisie Deventer. Beide zijn in 2019 vastgesteld. De ambities op gebied van duurzame mobiliteit passen tevens in de regionale aanpak van zowel de Cleantech Regio als van West-Overijssel.

Binnen Deventer geven diverse opgaven en projecten op mobiliteitsgebied al uitvoering aan de ambities. Zo zal de binnenstad vanaf 2025 voor vracht- en bestelauto's emissievrij zijn en geven we ruim baan aan marktinitiatieven op gebied van (elektrische) deelmobiliteit. Tot slot is het openbaar busvervoer met ingang van december 2020 grotendeels emissievrij en rijden sinds die tijd ook elektrisch aangedreven deelscooters in de stad.

In juli 2020 is het *Energieplan Deventer* vastgesteld. De hoofdambitie is om in 2030 energieneutraal te zijn. Hiervoor zijn tal van opgaven benoemd, die betrekking hebben op de energieopwekking en het duurzame gebruik ervan. Mobiliteit kan in dit opzicht aan twee kanten doelen dienen: het beperken van de hoeveelheid CO<sub>2</sub>-uitstoot door voertuigen enerzijds en het via slim laden en ontladen balans houden in het netwerk anderzijds. Vanzelfsprekend is de meeste milieuwinst te halen door gebruik van de fiets als vervoermiddel op lokale en regionale afstanden.



Figuur 2: Zonnepanelen op het dak van Sallcon (bron: Deventer Energie)

## 4 Rol en doelgroepen

Onderstaande rollen en doelgroepen zijn de speerpunten waar we ons de komende twee jaar op richten. Daarna herzien we het beleid elke twee jaar, waardoor de rollen en doelgroepen in de tijd kunnen wijzigen.

### Stimuleren

De aanleg en spreiding van zowel publieke als private laadinfrastructuur sporen we aan en registreren we. We onderzoeken of het (mede)financieren en plaatsen van publieke laadpalen nodig is, zowel op basis van aanvraag als data-gestuurd op basis van plan- en prognosekaarten. Ook informeren we inwoners, woningbouwcoöperaties, bedrijven of VVE's, soms in de vorm van bijeenkomsten. Het gaat hier om de volgende doelgroepen:

Personenvervoer woon-werk	Inwoners met een elektrische (lease)auto voor dagelijks woon/werkverkeer en personen die in Deventer werken (minimaal 20 uur/week) <sup>4</sup>
Personenvervoer bezoekers	Toeristen, forenzen, zakelijk verkeer, gasten van inwoners etc. met een elektrische auto.
Deelauto	Elektrische deelauto's
Logistiek binnenstad	Elektrische bestelwagens (tot 3.500 kg) en lichte vrachtwagens (3.500 – 12.000 kg)
Fiets/scooter personenvervoer	Elektrische (deel-)fietsen/-scooters
Binnenvaart personen	Elektrisch aangedreven voetveer



Figuur 3: Elektrisch aangedreven deelscooter (bron: Stentor)

<sup>4</sup> Conform huidige laadconcessie

## Faciliteren

Elektrische rijders moeten zich geen zorgen hoeven maken over laadinfrastructuur. Daarom spannen we ons in om publieke laadinfrastructuur te (laten) realiseren voor elektrische rijders die niet op eigen terrein kunnen laden. We reageren op aanvragen voor publieke laadpalen en maken daarnaast data-gestuurde laadvoorzieningen in de openbare ruimte mogelijk. Dit geldt voor de volgende doelgroepen:

Personenvervoer woon-werk	Inwoners met een elektrische (lease)auto voor dagelijks woon/werkverkeer en personen die in Deventer werken (minimaal 20 uur/week) <sup>5</sup>
Personenvervoer bezoekers	Toeristen, forenzen, zakelijk verkeer, gasten van inwoners etc. met een elektrische auto.
OV	Elektrische bussen
Deelauto	Elektrische deelauto's
Logistiek binnenstad	Elektrische bestelwagens (tot 3.500 kg) en lichte vrachtwagens (3.500 – 12.000 kg)
Fiets personenvervoer	Elektrische (deel-)fietsen
Binnenvaart personen	Elektrisch aangedreven voetveer



Figuur 4: Elektrisch aangedreven lijnbussen in Deventer (bron: Stentor)

Doelgroepen waarvoor we binnen twee jaar geen gemeentelijk beleid gaan ontwikkelen<sup>6</sup>:

Doelgroepenvervoer	Elektrische busjes voor speciale doelgroepen bijvoorbeeld WMO- of leerlingenvervoer <sup>7</sup>
Mobiele werktuigen	Elektrische hijskranen, betonmolens, heftrucks, etc.
Taxi	Elektrische taxi's
Wegtransport	Elektrische zware vrachtwagens (> 12.000 kg)
Binnenvaart goederen	Elektrische binnenvaartschepen
Logistiek gemeentebreed	Elektrische bestelwagens (tot 3.500 kg) en lichte vrachtwagens (3.500 – 12.000 kg)

<sup>5</sup> Conform huidige laadconcessie

<sup>6</sup> Op gebiedsniveau en binnen bepaalde thema's vindt wel een transitie plaats naar duurzaam vervoer. Zo is bij de ruimtelijke ontwikkeling "Tuinen van Zandweerd" al rekening gehouden met duurzaam aangedreven logistiek en is een deel van het doelgroepenvervoer via de aanbesteding al elektrisch aangedreven. De gemeente vervult ook een rol als eigen onderneming en opdrachtgever bij stedelijke ontwikkeling. In aanbestedingen van het eigen wagenpark en opdrachtverlening aan aannemers bij stedelijke projecten kan elektrificeren een rol spelen, ten dele als voorbeeldfunctie.

<sup>7</sup> In huidige concessie doelgroepenvervoer wel voorwaarde opgenomen t.a.v. elektrisch vervoer.

## 5 Aanpak

Op basis van deze Startnotitie en de uitgesproken ambitie en rollen, zetten we een aantal vervolgstappen. Deze staan hieronder toegelicht:

1. Opstellen van een *laadvisie* met daarin een uitspraak over de volgende elementen:
  - Uitvoeringsmodel (concessie-, vergunningen- of open marktmodel);
  - Samenstelling van publieke laadinfrastructuur (laadpalen en -pleinen, snelladers);
  - Vraag-gestuurd versus data-gestuurd plaatsen;
  - Publiek, semi-publiek en privaat laden: snel & slim;
  - Prognosekaarten en outlooks<sup>8</sup>.
2. Opstellen van een *plaatsingsbeleid* voor locaties in de openbare ruimte met daarin een uitwerking van de volgende elementen:
  - Locaties om te plaatsen (plankaarten);
  - Plaatsingscriteria;
  - Bepaling van de impact op het elektriciteitsnet;
  - Vaststellen van een verkeersbesluit.
3. Opstellen van een lijst met locaties voor *snelladers*.  
Locaties kunnen zowel binnen als buiten de bebouwde kom liggen en zijn veelal het resultaat van regionale samenwerking, maar kunnen ook voortkomen uit marktinitiatieven.

Het streven is om genoemde stappen medio 2021 gereed te hebben. Er vindt afstemming plaats over de stukken met de provincie Overijssel (laadconsulent) en de regio west-Overijssel. Intern zullen diverse disciplines aangehaakt zijn, waarbij de belangrijkste zijn: parkeerbeleid, deelmobiliteit, stadslogistiek, leefomgeving, milieu, energietransitie en toezicht & handhaving.

---

<sup>8</sup> Publicaties door het landelijk centrum ElaadNL met aandacht voor diverse onderwerpen over elektrisch laden, op basis van onderzoeken, analyses en gesprekken met experts.