

Gemeenteraad van Hengelo
Postbus 18
7550 AA Hengelo

Gemeente Hengelo

Postbus 18
7550 AA Hengelo

Onderwerp	Zaaknummer	Uw kenmerk	Datum
Informerende brief Deelprogramma Laden	4116842		17 maart 2026

Geachte leden van de gemeenteraad,

De mobiliteit in Hengelo verandert snel. Het aandeel elektrisch vervoer groeit en daarmee neemt de vraag naar laadinfrastructuur toe, terwijl de capaciteit van het elektriciteitsnet onder druk staat. Dit vraagt om duidelijke keuzes over waar en hoe laadvoorzieningen in de stad worden ontwikkeld. Het Deelprogramma Laden vertaalt de kaders voor laadinfrastructuur uit het door uw raad vastgestelde Mobiliteitsplan 2040 naar concrete keuzes voor de uitvoering.

Het Deelprogramma Laden werkt de gemeentelijke ambities op het gebied van schone mobiliteit verder uit, in samenhang met het Programma Duurzaam Hengelo 2050 en de omgevingsvisie. Ook wordt dit voortgezet in het nog te actualiseren parkeerbeleid. Tegelijkertijd voldoet de gemeente hiermee aan de landelijke verplichting om over actueel laadbeleid te beschikken.

Bij de uitwerking is het STOMP-principe richtinggevend, waarin Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten en Personenauto's in deze volgorde prioriteit krijgen. Hierbij kijken wij nadrukkelijk naar een zo efficiënt mogelijk gebruik van laadinfrastructuur bij parkeren op straat en in mobiliteitshubs, omdat ruimte schaars is. De ontwikkeling van laadinfrastructuur wordt afgestemd op de kenmerken van verschillende gebieden en gebruikersgroepen en ondersteunt de bredere transitie naar elektrisch vervoer.

Er is bewust gekozen voor een compact en flexibel deelprogramma met duidelijke prioriteiten, waaronder de provinciale concessie voor publieke laadinfrastructuur. Voor onderwerpen die verdere verdieping vragen, is in de uitvoeringsagenda ruimte opgenomen voor onderzoek en monitoring. Op basis van doorgaande stedelijke ontwikkeling, nieuwe inzichten en technologische ontwikkelingen wordt het deelprogramma de komende jaren verder doorontwikkeld.

Vermeld altijd het zaaknummer als u contact opneemt met de gemeente.

Bezoekadres
Burgemeester van der
Dussenplein 1

E-mailadres
gemeente@hengelo.nl
Telefoonnummer
14-074

In navolging van de mobiliteitsdeelprogramma's fiets en publieke mobiliteit organiseren wij graag een informerende sessie om het deelprogramma verder toe te lichten. Tijdens deze sessie kunt u reflecteren op het concept deelprogramma en richting meegeven voor de verdere uitwerking.

Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders van Hengelo,

Two handwritten signatures in black ink. The signature on the left is more fluid and cursive, while the one on the right is more structured and includes a long horizontal stroke at the end.

gemeentesecretaris,
D. Lacroix

burgemeester,
S.W.J.G. Schelberg

Bijlage(n): Deelprogramma Laden (Concept)

Vermeld altijd het zaaknummer als u contact opneemt met de gemeente.

Bezoekadres

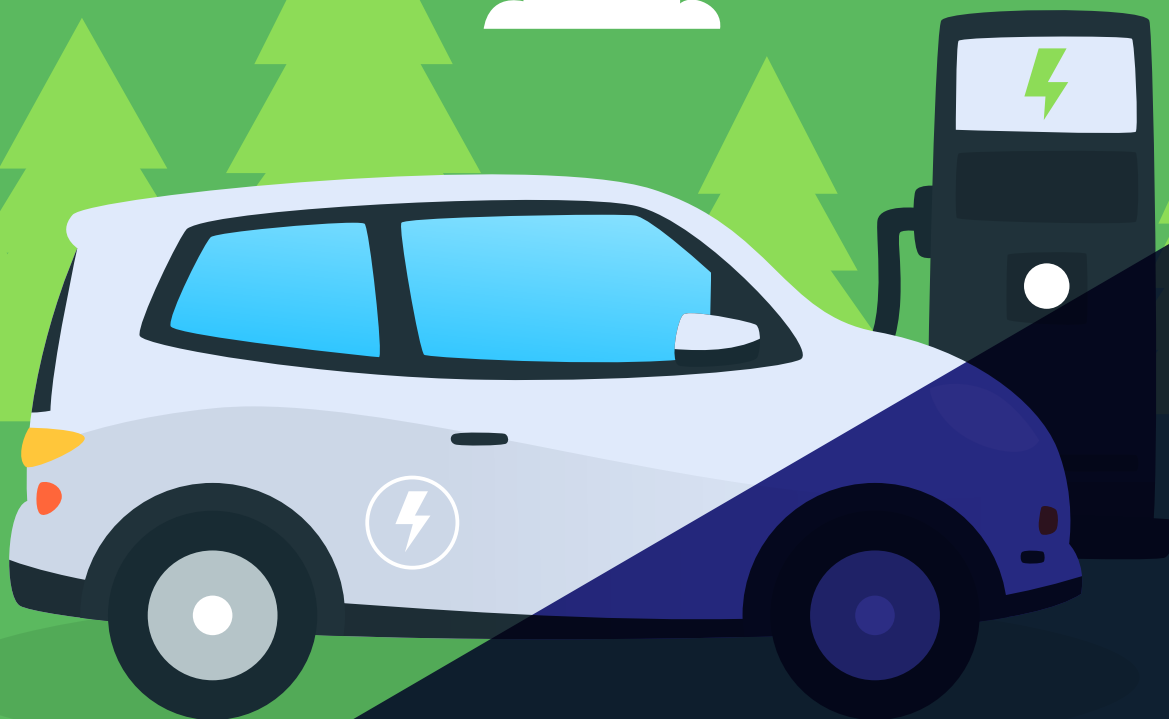
Burgemeester van der
Dussenplein 1

E-mailadres

gemeente@hengelo.nl

Telefoonnummer

14-074



Deelprogramma Laden

Op stroom komen en blijven

Maart 2026

Concept

www.hengelo.nl



Gemeente
Hengelo

Inleiding

De ontwikkeling van de stad is een continu proces en de ambities voor Hengelo in 2040 zijn groot. We werken doorlopend aan belangrijke opgaven, dus ook aan mobiliteit, om Hengelo toekomstbestendig te maken. Hengelo zet in op een stedelijke schaa sprong en kiest daarbij voor duurzame en gezonde mobiliteit. Om dit mogelijk te maken, is het Deelprogramma Laden opgesteld, als onderdeel van het nog vast te stellen Omgevingsprogramma Mobiliteit.

Dit deelprogramma concretiseert namelijk de keuzes uit het Mobiliteitsplan 2040, het Programma Duurzaam Hengelo 2050 en de omgevingsvisie op het gebied van schone mobiliteit en zet deze voort in het nog te actualiseren parkeerbeleid. Ook geeft het invulling aan de landelijke verplichting vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur om als gemeente over laadbeleid te beschikken.

Aan de hand van het STOMP-principe geven wij dit vorm, waarin de volgorde Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten en Personenauto's richtinggevend is. Het deelprogramma laden richt zich op de uitrol van een daarbij passende innovatieve laadinfrastructuur, afgestemd op de specifieke kenmerken van verschillende gebieden en gebruikersgroepen.

Er is een bewuste keuze voor een compact deelprogramma, waarin duidelijk de prioriteiten zijn aangegeven. Daarnaast zijn er onderwerpen die verder onderzoek nodig hebben voordat keuzes worden gemaakt. Al deze lopende en aanstaande acties staan in de uitvoeringsagenda. Samen met de doorgaande stedelijke ontwikkeling, technische ontwikkelingen en nieuwe inzichten zal dit deelprogramma zich verder doorontwikkelen in de komende jaren. Voor de leesbaarheid is er een definitielijst van een aantal begrippen opgenomen als bijlage.



1. Doel en reikwijdte

Het doel van dit deelprogramma is het faciliteren van een schone, toegankelijke en toekomstbestendige mobiliteit in Hengelo met specifieke focus op laden voor elektrisch vervoer met een zo efficiënt mogelijk gebruik van de beschikbare parkeer-ruimte. Het programma richt zich op personenvervoer, logistiek vervoer en openbaar toegankelijke laadinfrastructuur in alle typen gebieden. Dit doen wij aan de hand van de volgende doelstellingen door:

Dit doen wij aan de hand van de volgende doelstellingen door:

- Verder opbouwen van een robuust en slim laadinfrastructuurnetwerk die de groei van elektrisch vervoer ondersteunt op een passende manier voor Hengelo met STOMP als ordenend principe, ook in duurzame gebieds ontwikkeling.
- Gebiedsgerichte oplossingen te realiseren: de laadopgave verschilt per gebiedstype en type gebruiker.
- Netbewust laden en samenwerking met netbeheerders structureel in te bedden.
- Regie en eigenaarschap op laadinfrastructuur te voeren via gerichte plaatsingsstrategieën voor onder andere snelladen, en logistiek laden en in een mogelijke concessie voor openbaar laden.

Standpunt

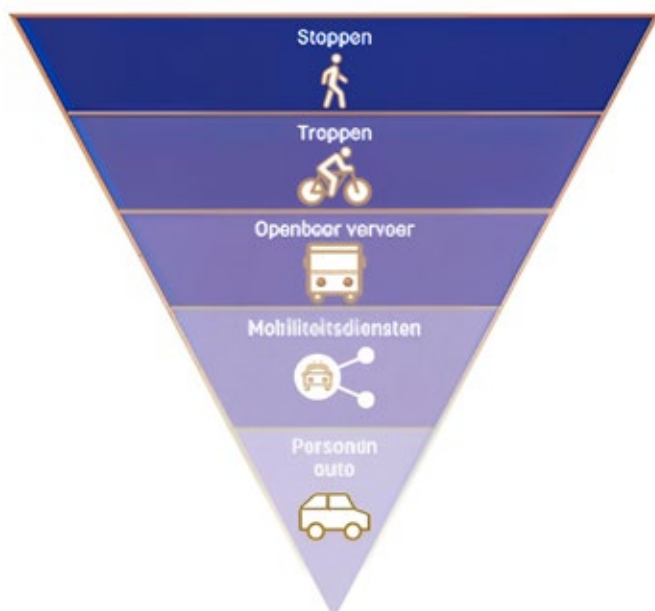
Ons kernstandpunt hierbij is: Laadinfrastructuur is geen doel op zich, maar een middel en randvoorwaarde om mobiliteit in balans met STOMP te verduurzamen. Hierbij kijken wij nadrukkelijk naar een zo efficiënt mogelijk gebruik van laadinfrastructuur bij parkeren op straat en in mobiliteitshubs. De ruimte is immers schaars.

2. STOMP

STOMP (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobiliteitsdiensten, Pivéauto) vormt het centrale principe van het Hengelose mobiliteitsbeleid. Deze benadering geeft bewust prioriteit aan duurzame, gezonde en ruimte-efficiënte vormen van verplaatsing. Het doel van STOMP is niet om de auto te weren, maar om de mens centraal te zetten bij het inrichten van de leefomgeving.

Dat betekent dat per gebiedstype, zoals woonwijken, bedrijventerreinen, centrumgebieden en invalswegen, wordt gekeken welke verplaatsingsvormen en bijbehorende laadinfrastructuur passend zijn. Laadinfrastructuur krijgt dus niet een uniforme uitrol, maar een afstemming op het verplaatsingsgedrag, ruimtegebruik en de specifieke rol van het gebied binnen de stad.

In lijn met STOMP houdt dit in dat het gebruik van schoon autovervoer steeds groter wordt in verhouding tot fossiel autovervoer in Hengelo, naast het stimuleren van schoon vervoer per fiets, openbaar vervoer en mobiliteitsdiensten als de deelauto.



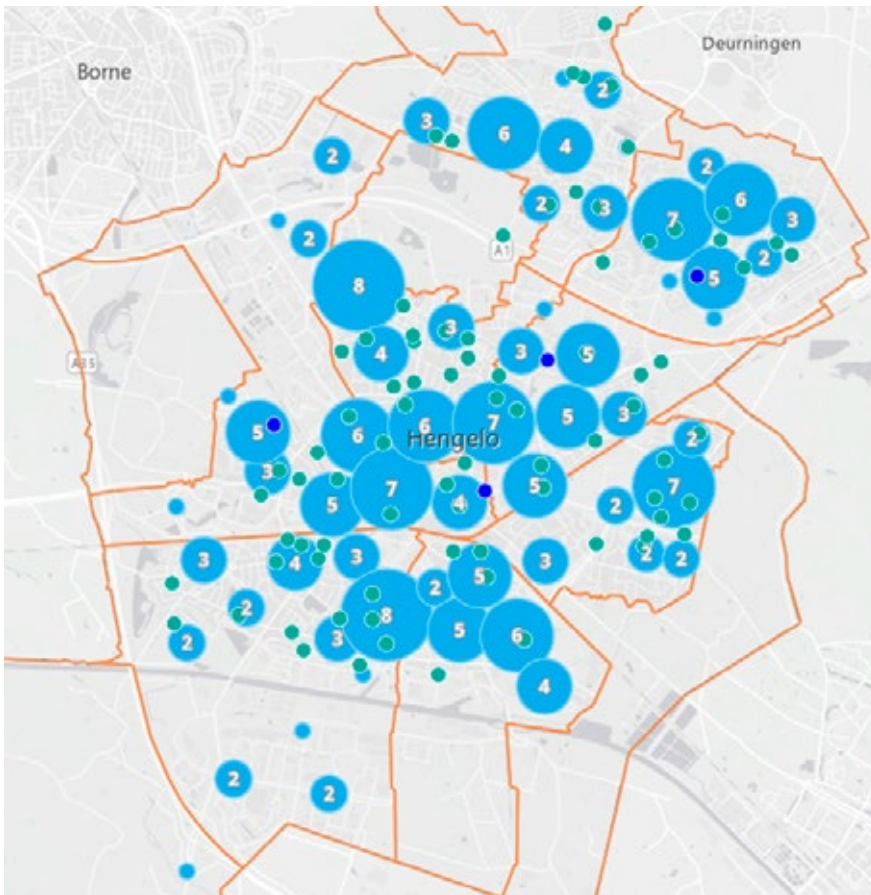
3. De huidige situatie

De elektrificatie van het wagenpark is in volle gang, zowel voor de personenauto als in toenemende mate voor logistieke voertuigen en voertuigen die in de bouw worden ingezet. Naast nieuwe elektrische voertuigen groeit ook het tweedehands aanbod. De drempel voor elektrisch rijden is lager, ook qua imago. In ieder geval is er een stijgende behoefte aan laadpunten.

De gemeente Hengelo beschikte in januari 2026 over ruim 420 openbare laadpunten (11 kW) ten opzichte van minder dan 350 in januari 2025. Daarnaast zijn er bijna 400 semi-publieke laadpunten bij bijvoorbeeld winkels, bedrijven en zorglocaties met eigen parkeerplekken.

Het snellaadnetwerk (>50 kW) telt op dit moment 36 locaties, veelal gerealiseerd door marktpartijen. Naar schatting zijn er daarnaast ruim 3500 private laadpunten bij mensen thuis of op werklocaties (Bronnen: CBS, RVO en VOLT). Onderstaande afbeelding geeft een beeld van de huidige stand van zaken wat betreft openbare laadpunten in Hengelo.

Tot slot, in de eerste helft van 2026 wordt een logistiek laadplein gerealiseerd op het deel van het terrein van Frans op den Bult dat binnen de gemeente Hengelo ligt. Hier komen 4 laders van 400 kW voor elektrische trucks.



Afbeelding 1: Plankaart spreiding gerealiseerde openbare laadpalen (blauw en donkerblauw) en openbare laadpalen die in ontwikkeling zijn (groen), januari 2026. Buiten beeld: In Beckum bevindt zich één laadpaal.

Nieuwe laadinfrastructuur op wachtlijst

In de huidige situatie is duidelijk geworden dat per 1 juli 2026 het niet meer vanzelfsprekend is dat er nieuwe netaansluitingen voor laadinfrastructuur zijn te verkrijgen tot en met 2035. Dit is het gevolg van het nieuwe prioriteringskader van de ACM (Autoriteit Consument en Markt) voor het verdelen van stroom in verband met netcongestie. Kleinverbruikers zoals publieke laadpalen komen op een wachtlijst. Daarom is eind 2025 voor tientallen nieuwe publieke laadpalen versneld een aansluiting aangevraagd. Samen met de enkele tientallen laadpalen die al in het ontwikkelingsproces zitten, zijn er ruim 80 laadpalen in ontwikkeling, wat neerkomt op ruim 160 laadpunten die mogelijk geplaatst worden in 2026 en 2027. In hoofdstuk 6 wordt vooruit gekeken hoe hierop kan worden geanticipeerd.

4. Ontwikkelingen

4.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

De stad maakt een schaa sprong en ontwikkelt nieuwe woningbouwlocaties, zoals Hart van Zuid, Campus Driene en in Slangenbeek. Bij deze ontwikkelingen wordt laadinfrastructuur vanaf het begin meegenomen in de planvorming. Er wordt gestreefd naar laden op eigen terrein op een slimme manier. Voor de woningen en locaties waar dit niet mogelijk is, wordt in publieke en semi-publieke laadinfrastructuur voorzien. Bij bedrijventerreinen worden laadoplossingen afgestemd op het specifieke gebruik voor logistiek laden en de beschikbare ruimte in relatie tot parkeren.

4.2 Elektrisch vervoer

Elektrisch vervoer ontwikkelt zich snel. Het streven is dat vanaf 2030 alle nieuw verkochte auto's emissieloos zijn in Nederland. De actieradius en laadsnelheid van voertuigen neemt toe door innovatie, terwijl het gewicht kan afnemen door lichtere batterijen. Tweedehands elektrische auto's maken elektrisch rijden bereikbaarder voor meer mensen. Bestelwagens en vrachtverkeer elektrificeren in verband met strengere regelgeving en een lagere Total Cost of Ownership (TCO). Door deze ontwikkelingen is er in verschillende gebieden meer behoefte aan laadpunten met hogere vermogens, zoals snelladers.



4.3 Energietransitie, netcongestie & innovatie

Elektrisch vervoer is sterk afhankelijk van een goed functionerend elektriciteitsnet. Door de toename van elektrische voertuigen én duurzame opwek, ontstaat op veel plekken in Nederland netcongestie – ook in Hengelo. Dit bemoeilijkt het realiseren van nieuwe of zwaardere aansluitingen, zie ook hoofdstuk 3. Slimme plaatsing, bundeling van laadbehoefte, Vehicle-2-Grid laden (V2G) en inzet op slim laden als innovaties worden daarom steeds belangrijker. Hengelo werkt mee aan het provinciale Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (pMIEK) en stemt de laadopgave af in de NAL-regio Oost (Nationale Agenda Laadinfrastructuur).

4.4 Beleidstransities

De nationale en regionale agenda's vragen om verdere verduurzaming van mobiliteit. Zo treedt in lijn met het Mobiliteitsplan vanaf 2030 mogelijk een nul-emissiezone in werking voor stadslogistiek in Hengelo. Dit betekent dat logistieke bevoorrading in de zone uitstootvrij is. Dit stelt eisen aan het laadnetwerk voor bestel- en vrachtvoertuigen, zowel binnen de stad als op bedrijventerreinen. Ook het realiseren van bouwlaadinfrastructuur voor uitstootvrije bouwprojecten wordt steeds urgenter. Als gemeente Hengelo nemen wij deel aan het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Tot slot zullen steeds meer bedrijven de stap maken van diesel naar stroom, gestimuleerd door een faciliterende overheid die mogelijkheden voor logistiek laden stimuleert.

5. Provinciale concessie publieke laadinfrastructuur

De gemeente werkt samen met de provincie Overijssel (en Gelderland) via een regionale concessie voor publieke laadpunten in de openbare ruimte van de gemeente Hengelo. Deze concessie loopt tot medio 2027 met Vattenfall als concessiehouder. De gemeente Hengelo kiest voor dit concessiemodel vanwege schaal- en laadkostenvoordelen en een beperktere benodigde inzet van eigen capaciteit. De ervaringen uit de lopende concessie vormen input voor de nieuwe concessieperiode, waarin Hengelo nadrukkelijker eigen prioriteiten wil aanbrengen die aansluiten bij het kernstandpunt uit hoofdstuk 1.

De vraag is echter of door de nieuwste ontwikkelingen, beschreven in hoofdstuk 3, er wel een nieuwe concessie mogelijk is, en zo ja, in welke vorm. Hierbij is te denken aan een 'light' variant van een concessie, waarin plaatsing van laadpalen achter de meter van bestaande laadpalen met een netaansluiting mogelijk is. Wenselijk is in ieder geval te streven naar een versterkte gemeentelijke regierol in verband met het zo efficiënt mogelijk gebruiken van parkeerruimte, waarbij ten opzichte van de lopende concessie meer ruimte mag zijn voor onder andere:

- Datagestuurde laadpalen bijplaatsen op basis van realistische geen verbruiksdata en prognoses.
- Slimme of geen verkeersbesluiten nemen waarbij (een tweede) laadplek pas volgt bij aantoonbare behoefte.
- Daarmee samenhangend zal ook het toepassen van een progressief kleeftarief nodig zijn, zodat voertuigen niet onnodig lang geparkeerd blijven na het laden.
- Integratie van laadpunten in het straatbeeld, bijvoorbeeld als stadselement (bijvoorbeeld in de vorm van het Hengeloërtje) of in straatmeubilair als trottoirbanden of armaturen.
- De rol voor openbaar snelladen in combinatie met een batterij.

In nieuwe beleidsregels willen we herijken hoe openbaar laden plaats gaat vinden vanuit de dan opgestelde hoofdlijnen voor een mogelijk nieuwe concessie (Actie A2).



6. Ambities en keuzes per gebiedstype

6.1 Woonwijken

In woonwijken wordt gestreefd naar een goede mix van privaat (laden op eigen terrein), semi-publiek (laden op eigen terrein, opengesteld voor publiek) en publiek laden (laden in de openbare ruimte), waarmee zo slim en efficiënt mogelijk het net tot een minimum wordt belast. Laadmogelijkheden op eigen terrein (bijvoorbeeld opritten) hebben nu nog de eerste voorkeur, waarbij we willen stimuleren om zo netbewust mogelijk te laden (actie B3). Waar dit niet mogelijk is, wordt ingezet op semi-publieke laadpunten bij bijvoorbeeld appartementen of bedrijfsgebouwen.

De gemeente faciliteert sinds 2024 ook laden bij woningen zonder eigen parkeerruimte met beleid voor verlengde private aansluitingen (VPA) door middel van kabelgoten. Dit gaan we ook evalueren (actie B2). Op de (middel)lange termijn willen we coöperatief laden vanuit eigen opwek stimuleren, door allereerst te beginnen met een pilot (actie B5).

Nieuwe openbare laadpunten worden geplaatst op basis van vier strategieën: aanvraaggestuurd (volgend op de komst van een elektrische auto), proactief (voor de vraag uit), datagestuurd (bij hoog gebruik van bestaande laadpalen) en strategisch (op plekken met publieke aantrekkingskracht). Clusteren van laadpunten wordt waar mogelijk nagestreefd om het ruimtegebruik te optimaliseren, ook als gevolg van dat nieuwe netaansluitingen niet of nauwelijks mogelijk zijn.

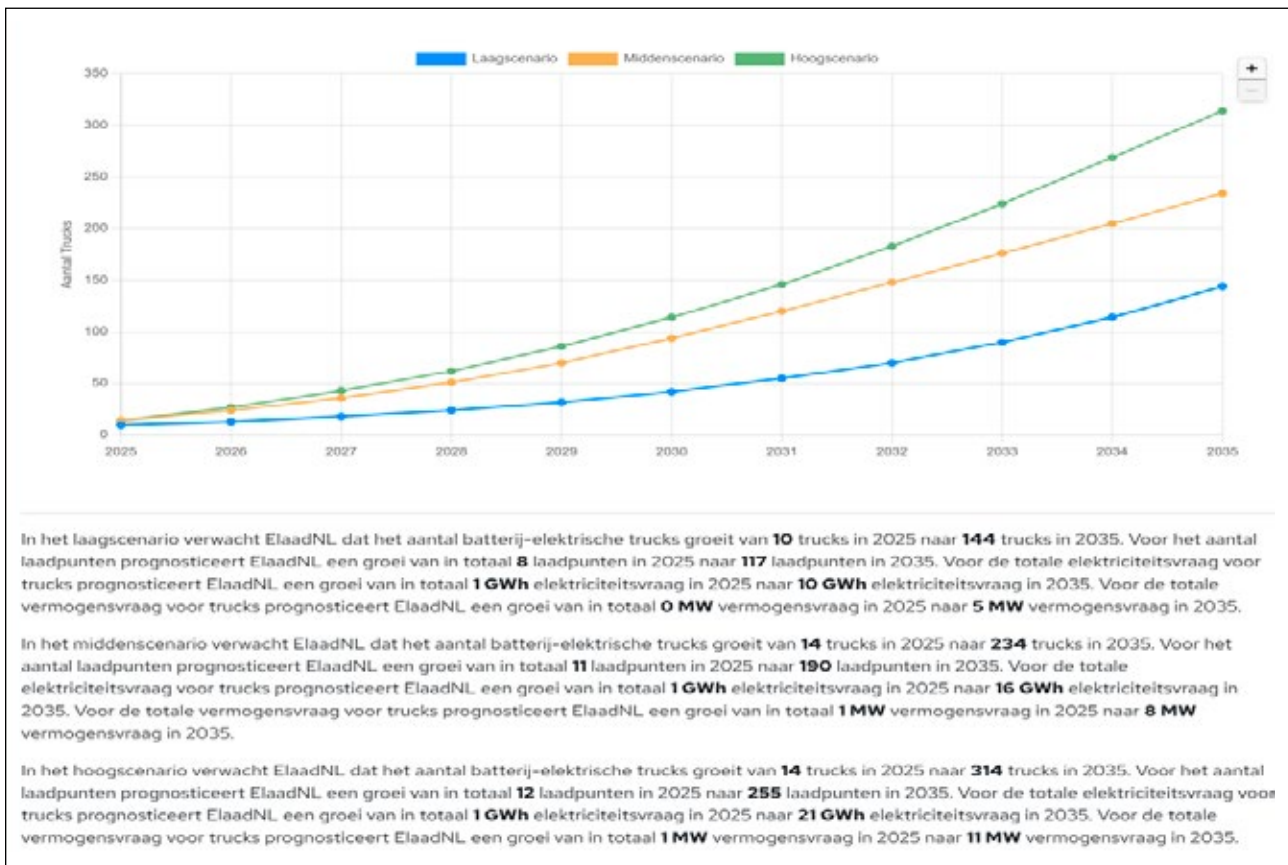
Er blijft een voorkeur voor voortzetting van het concessiemodel in 2027, al dan niet in een lightversie, omdat de concessie een zo aantrekkelijk mogelijke laadprijs hanteert en organisatorisch niet alles bij de gemeente ligt. Wel zijn er verbeteringen nodig in onder andere het delen van procesdata, de gebruiksdata van laadpunten en bandbreedtes in de jaarlijkse realisatie van laadpunten (actie A1). Op langere termijn zullen we in de loop van het volgende decennium toewerken naar een openbare laadinfrastructuur die bij voorkeur niet bestaat uit laadpalen op trottoirs en in openbaar groen (actie B6). Ook is laadinfra afgestemd op reëel parkeergedrag, bijvoorbeeld druppelladers voor lang parkeren en snel(lere)laders voor kort tot middellang parkeren. Tot slot dient er geen of minder spanning te zijn tussen regulier parkeren en parkeren exclusief voor laden.

6.2 Bedrijventerreinen

Voor bedrijventerreinen ligt de focus op het faciliteren van logistiek laden, zowel voor bestelbussen, bakwagens als voor vrachtwagens. Veel ondernemers zullen laadpunten op eigen terrein willen realiseren. Toch ondervinden zij obstakels, zoals ruimtegebrek, beperkte netcapaciteit en gebrek aan kennis. De gemeente wil hier een actieve rol nemen, door bijvoorbeeld het stimuleren van collectieve laadvoorzieningen. Locaties worden ontwikkeld als slimme hubs met opwek van energie, batterijopslag en logistiek laden. Daarom is er afstemming met het Omgevingsprogramma Toekomstbestendige Bedrijventerreinen (OTB).

Ook wil Hengelo prognoses van logistieke laadbehoeftes meenemen in regionale energieplannen en divers onderzoek naar logistieke laadpleinen (actie B4). Samenwerking met netbeheerders en ondernemers is cruciaal om laadinfrastructuur tijdig en efficiënt te realiseren. Hengelo gaat logistiek laden voor N2 (bakwagens) en in ieder geval N3 (vrachtwagens) niet in andere gebieden toestaan. Tot slot is het realiseren van één of meer mobiliteitshubs een aspect dat in samenhang met een logistiek laadplein haalbaar kan zijn, bijvoorbeeld in de nabijheid van een invalsweeg.





Afbeelding 2: Prognoses Logistiek laden Vrachtverkeer in Hengelo tot en met 2035

6.3 Langs invalswegen

Onderweg laden is essentieel voor een betrouwbaar netwerk. De gemeente ziet mogelijkheden voor snelladers bij bestaande tankstations langs en nabij de invalswegen vanaf de A1 en A35 tot aan de Wijkkring. Ook worden strategische locaties onderzocht in samenwerking met regionale en landelijke partners. Dit kunnen ook truckparkings zijn. Hengelo stelt zich faciliterend op richting marktpartijen, waarbij publieke toegankelijkheid een randvoorwaarde is.

6.4 Centrum en voorzieningen

Voor bezoekers van voorzieningenclusters (zoals beweeg-, ontmoet- en gezondheidslocaties en winkelcentra) en in mindere mate het centrum zijn snel(lere)laders gewenst, naast het reguliere laden. Deze bieden laden met hoger vermogen (30 – 125 kW) binnen een kort verblijf. De gemeente heeft een voorkeur dat de markt hierin voorziet. Wel zijn er goede voorwaarden nodig als een neutrale uitstraling van de laadvoorziening op gemeentelijke grond en transparante laadtarieven die aansluiten bij het regulier laden in de openbare ruimte. Ook gaat de gemeente onderzoeken of deze laders in het centrum en bij voorzieningenclusters met name in (eigen) parkeergarages komen waar mogelijk (Actie B1 en B2), zoals de mobiliteitshub binnen het KMS complex. Niet onbelangrijk bij dit type gebied is het aanbod van laders voor fietsen. Hierin leggen we de koppeling met het deelprogramma Fiets.

Nul-emissie

In Hengelo wordt onderzocht of per 2030 een nul-emissiezone kan worden ingevoerd. Er is hierover nog geen bestuurlijke keuze gemaakt. Een mogelijke nul-emissiezone zou moeten bijdragen aan emissieloze logistiek en bevoorrading van ondernemers binnen het gebied, zoals winkels en horeca, en daarmee aan een schonere binnenstad.

Omdat de invoering van een nul-emissiezone ingrijpende gevolgen kan hebben, wordt in 2026 eerst onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek moet inzicht geven in de effecten van een mogelijke nul-emissiezone, evenals in de impact van een stimuleringspakket voor emissieloze logistiek en bevoorrading. Daarbij wordt gekeken naar de gevolgen voor belanghebbenden, de leefbaarheid en het milieu in Hengelo. Op basis van de onderzoeksresultaten worden vervolgstappen bepaald. (Actie C1 en C2)

7. Flexibiliteit en monitoring

Het deelprogramma is een document dat regelmatig wordt bijgesteld, verscherpt en uitgebreid door voortschrijdend inzicht. Aan de hand van monitoring (gebruikscijfers, netimpact, laadprognoses) wordt de voortgang gevolgd. Nieuwe inzichten en (technologische) ontwikkelingen kunnen aanleiding zijn voor aanpassingen. Ook verandert het ruimtelijk beleid, waardoor flexibiliteit noodzakelijk is. De uitvoeringsagenda wordt jaarlijks geactualiseerd en afgestemd met relevante partners. Via het integrale voorstel mobiliteit zal dit terugkomen in de Zomernota als er nieuw financieel kader nodig is. Voor nu is de uitvoeringsagenda opgenomen in het Meerjareninvesteringsplan Mobiliteit (25-FP-2.6) voor de jaren 2026 en 2027.



8. Samenwerking

De transitie naar schone mobiliteit is een gezamenlijke opgave. De gemeente Hengelo werkt daarom nauw samen met inwoners, maatschappelijke organisaties, bedrijven, netbeheerders, marktpartijen, de provincie Overijssel en de NAL-regio Oost. Deze samenwerking is nodig voor afstemming, cofinanciering, uitvoering en kennisdeling. Dit deelprogramma dient als kader voor deze samenwerking, biedt duidelijkheid richting partners, en fungeert als basis voor uitvoeringsbesluiten en ruimtelijke planvorming.

De gemeente hanteert het gemeentelijk Denkkader Participatie om inwoners en stakeholders op passende momenten en manieren te betrekken over onderwerpen gerelateerd aan schone mobiliteit, namelijk wanneer en waar het logischerwijs rechtstreeks invloed heeft. Zo passen wij nu en in de toekomst maatwerk toe voor een zorgvuldige plaatsing van laadinfrastructuur in de openbare ruimte. Dit doen wij waar nodig ook pro-actief.

Voor specifiek het gebied bedrijventerreinen uit dit deelprogramma is de werkgroep mobiliteit van het BIT (Belangenvereniging Bedrijvenpark Twentekanaal) in 2025 twee keer geraadpleegd tijdens reguliere overleggen.

9. Uitvoeringsagenda Laden

Hieronder staan de uit te voeren acties in relatie tot het Deelprogramma Laden.

Kosten jaarlijks of eenmalig: € < 20.000, €€ < 100.000, €€€ >100.000

Resultaattermijnen: Kort tot en met 2027, middellang tot en met 2030, lang tot en met 2040.

A. Provinciale concessie			
A1. Actieve regierol pakken bij eventueel nieuwe concessie openbaar laden	Wijken, Voorzieningen en Centrum	-	Kort
A2. Vaststellen van beleidsregels voor publiek laden vooruitlopend op en in relatie tot een nieuwe concessie medio 2027	Alle gebieden	-	Kort
A3. Uitvoering geven aan provinciale concessie openbare laadpunten, inclusief financieel bijdragen aan strategische plaatsingen	Wijken, Voorzieningen en Centrum	€	Doorlopend
B. Onderzoek naar + stimulering van het toepassen van laadmogelijkheden			
B1. Inventariseren van mogelijkheden voor snelladen op openbare parkeerterreinen	Centrum en voorzieningen	€	Kort
B2. Inventariseren en evalueren van de behoefte en mogelijkheden voor (veilig) laden in bestaande en nieuwe mobiliteitshubs.	Centrum en Voorzieningen, Wijken	€	Kort
B3. Campagne bewustwording netbewust laden onder inwoners met eigen laadpunt	Wijken	€	Kort
B4. Bijdragen aan en faciliteren van (haalbaarheids)onderzoek naar het realiseren van logistieke laadpleinen	Bedrijventerreinen	€	Kort
B5. Innovatiepilot coöperatief laden / energiegebruik met eigen opwek	Wijken	€€	Kort / Middellang
B6. Toekomstverkenning uitvoeren naar gewenste en benodigde laadinfrastructuur over 10 jaar	Alle gebieden	€	Middellang
C. Nul Emissie			
C1. Onderzoek uitvoeren in 2026 naar emissievrije logistiek en bevoorrading in binnenstad en wijkwinkelcentra	Centrum en voorzieningen	€€	Kort
C2. Bevindingen van het onderzoek omzetten naar een invoeringsbesluit of stimuleringspakket en als project in gang gaan zetten na politiek gemaakte keuze	Centrum en voorzieningen	€€	Kort/Middellang
D. Algemeen			
D1. Monitoren en bijstellen deelprogramma laden	Alle gebieden	-	Doorlopend

Bijlage: Definities in de context van het deelprogramma laden

- **Laadinfrastructuur** is het totale netwerk van oplaadstations, laadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet, bekabeling en bijbehorende beheersystemen die noodzakelijk zijn om elektrische voertuigen op te laden. Het omvat zowel de fysieke apparatuur op publiek of privaat terrein als de benodigde elektrische installatie en software. Hierbij is altijd het efficiënt gebruik van één of meer parkeerplaatsen van toepassing.
- **De laadopgave** is de verwachte behoefte aan laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, vaartuigen en werktuigen in een bepaald gebied en over een specifieke periode.
- **Snelladen** is het opladen van een elektrisch voertuig (EV) met een hoog vermogen, doorgaans vanaf 50 kW per uur aan gelijkstroom (DC). Hiervoor is aansluiting op het middenspanningsnet nodig en vanaf 2026 is de koppeling met een batterij nodig in relatie tot netcongestie. Binnen dit document is sneller laden te benoemen als laden met een vermogen tussen 20 en 50 kW per uur, wat in principe vanaf het laagspanningsnet is te realiseren.
- **Druppelladen** is slim laden waarbij een accupakket langzaam en in kleine hoeveelheden (druppelsgewijs) oplaadt. Dit gebeurt met vermogens van 11 kW of lager en bij voorkeur lager dan 6 kW.
- **Logistiek laden** is het netwerk van snelladers, netaansluitingen en energiesystemen specifiek ingericht voor het opladen van elektrische bestel- en vrachtwagens (Categorie N1 tot en met N3). Dit omvat privaat (op eigen terrein) en publiek laden, cruciaal voor de continuïteit en verduurzaming van goederentransport en bevoorrading.
- **Slim laden** is het intelligent aansturen van het laadproces van een elektrisch voertuig door middel van data-uitwisseling tussen het voertuig, het laadstation en de netbeheerder.
- **V2G (Vehicle-To-Grid) laden** is een vorm van bidirectioneel laden waarbij elektrische auto's niet alleen stroom afnemen, maar opgeslagen energie uit de accu ook terugleveren aan het (lokale of eigen) elektriciteitsnet. Dit helpt het net te balanceren tijdens piekmomenten en vermindert netcongestie.



Bezoekadres stadhuis
Burgemeester van der Dussenplein 1

Postadres
Postbus 18, 7550 AA Hengelo

Telefoonnummer
14-074

E-mail
Gemeente@hengelo.nl

www.hengelo.nl



Gemeente
Hengelo