

# EV in Helmond: adel verplicht

De gemeente Helmond koos er bij de introductie van elektrisch vervoer (EV) nadrukkelijk voor om een **BASISINFRASTRUCTUUR** aan te leggen, daarmee aan de slag te gaan en vervolgens maatregelen te nemen om EV te stimuleren. “We vinden ook dat adel verplicht”, zegt Daniel de Klein, projectmanager Automotive Clusterontwikkeling bij de gemeente Helmond, “we zijn tenslotte met onze Automotive Campus **AUTOMOTIVE** hoofdstad van Nederland.”



Daniel de Klein: “Bij bufferen wordt de elektrische auto een oplossing in plaats van een probleem.”

Bij kleinere gemeenten is er voor laden nog geen business-model

Helmond onderscheidt zich op meerdere punten, zegt De Klein: “Ten eerste omdat we EV als kans zien om werkgelegenheid naar de Automotive Campus in Helmond te trekken en ten tweede omdat EV in Helmond deel uitmaakt van een breder green en smart mobility-beleid, waaronder ook zaken als nieuwe vervoersconcepten, rijden op waterstof en de combinatie met slimme infrastructuur vallen.” Het leidde in 2010 tot een Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2010-2014 met vier pijlers: voertuigen, infrastructuur, branding en innovatie.

## PROVINCIE

Helmond stelde in dat programma geen specifieke smart doelstellingen ten aanzien van EV, maar committerde zich, samen met andere Brabantse steden, wel aan de doelstellingen van de provincie Noord-Brabant, die streefde naar 200.000 elektrische voertuigen in 2020. Helmond liftte daarnaast mee op het initiatief van de Stichting E-Laad (een collectief van de netwerkbedrijven) om in Nederland in 2012 10.000 laadpunten te realiseren.

Om EV te promoten had Helmond in de eerste jaren naast een brandingcampagne een subsidieregeling voor bedrijven met een totaalbedrag van 50.000 euro voor elektrische auto's (maximaal €2.500 per auto) en € 15.000 voor oplaadvoorzieningen (maximaal €500 per

voorziening). Ook werden er op elf prominente plekken in de stad openbare laadvoorzieningen gerealiseerd. De Klein: “Het grote doel was plekken waar veel mensen langs kwamen, zodat het zichtbaar werd in het straatbeeld.” Inmiddels is het doel bijgesteld van promotioneel naar functioneel. Het leidde ertoe, dat een aantal palen zijn verplaatst en dat de negen nieuwe die sindsdien zijn gerealiseerd zijn afgestemd op de vraag. Helmond hanteert daarnaast de beleidsregel dat laden in eerste instantie op eigen terrein moet plaatsvinden. “Pas als dat niet kan, komen wij in beeld.” Ook ziet Helmond het niet als taak om zelf laadpalen te financieren en te exploiteren. “Dat laten we over aan de markt. Wel brengen we burgers, die een openbare laadpaal willen, in contact met marktpartijen en en faciliteren we de aanleg. We hebben ook meegewerkt aan een provinciaal programma gericht op de financiering van openbare laadvoorzieningen en innovatie. En we zorgen ervoor dat openbare oplaadpunten worden meegenomen in toekomstige ruimtelijke en stedenbouwkundige plannen.”

## INNOVATIE

De gemeente zet daarnaast vooral in op innovatie. De Klein: “Met de Automotive Campus beschikken we daarvoor over de ideale testfaciliteit.” Zo is de gemeente in contact met een bedrijf dat laadpalen maakt, die in de grond



Het waterstof tankstation in Helmond.



Proef met elektrische bus op Automotive Campus.

zitten, omhoog komen wanneer de stekker erin gaat en vervolgens weer in de grond verdwijnen. En volgt de gemeente ontwikkelingen rond contactloos opladen. De Klein: "Daarmee wordt, als EV echt doorbreekt, een wirwar van snoeren voorkomen." Ook overweegt de gemeente om in navolging van 's-Hertogenbosch elektrische stadsbussen te laten rijden. "Die maken dan hun rondjes en gebruiken bij het hoofdstation een snellaadfaciliteit."

Het laden is om meerdere redenen de komende jaren nog een uitdaging. Allereerst economisch: "Er is nog geen businessmodel, zeker voor kleinere gemeenten. Grotere gemeenten, zoals Amsterdam, kiezen voor een concessiemodel en hebben daar ook geld voor beschikbaar omdat ze de luchtkwaliteit willen verbeteren. De kleinere gemeenten hebben die middelen niet. Daarmee zijn we meer afhankelijk van marktpartijen die zelf het ondernemersrisico moeten nemen."

Een andere uitdaging is de belasting voor het elektriciteitsnetwerk wanneer EV in volume fors groeit. De Klein verwacht daarin veel van het bidirectioneel laden. "Je gebruikt dan de elektrische auto als buffer om tijdelijk energie in op te slaan – bijvoorbeeld van windenergie of van zonnepanelen – die je op een later moment weer kunt gebruiken. De auto wordt dan een oplossing in plaats van een probleem."

#### PARKEREN BIJ OPLAADPUNT GRATIS?

Op het gebied van parkeren gaat het vooral om de discussie of er voor een parkeerplaats betaald moet worden. De Klein: "In het begin was parkeren bij een oplaadpunt gratis, omdat we EV wilden promoten. Maar eigenlijk is dat niet terecht en niet meer uit te leggen. Een elektrische auto neemt immers evenveel plaats in als een gewone auto. Ook omdat je niet kunt controleren of iemand er staat om op te laden of om gratis te parkeren. Een optie zou daarom ook kunnen zijn om een tijdslimiet in te stellen, bijvoorbeeld vier uur. Wij zijn als gemeente daar nu over aan het nadenken en willen daar in 2016 een beslissing over nemen." De Klein wijst er tenslotte op, dat Helmond niet alleen inzet op EV, maar ook bijvoorbeeld op waterstof. "Wij hebben een van de twee waterstof tankstations in Nederland. Waterstof zou met name voor vrachtauto's een optie kunnen zijn omdat ze een langere range hebben dan EV." Hij verwacht dat het naast elkaar zal kunnen bestaan. Datzelfde geldt ook voor langzaam en snel laden. "Dat eerste zal vooral in de steden plaatsvinden, dichtbij de gebruikers; het tweede vooral op de hoofdwegenstructuur. Dat kost dan ook extra, maar ik verwacht dat de consument daar wel extra voor wil betalen."

Openbare  
laadpunten  
meenemen in  
stedenbouwkundige  
plannen