



GEMEENTE RIJSWIJK

STRATEGIE LAADINFRASTRUCTUUR

2023-2030

Rijswijk



Opgesteld door: Team Parkeren Auto en Fiets

Corsanummer: 23.041325

Samenvatting

De ambitie van de gemeente is om in 2030 te kunnen voldoen aan de laadbehoefte van het toenemend aantal elektrische voertuigen in Rijswijk. Prognoses laten een grote toename zien in het benodigd aantal laadpalen voor 2030. De gemeente heeft daarom een strategie opgesteld zodat er een toekomstbestendige laadinfrastructuur kan worden gerealiseerd die kan voldoen aan de geprognostiseerde laadbehoefte. De strategie heeft vijf uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het versneld faciliteren van laadvoorzieningen. De uitgangspunten zorgen voor een dekkend, gemakkelijk te gebruiken en veilige infrastructuur die ervoor wil zorgen dat er al een laadpaal is gerealiseerd voordat de vraag naar de laadpaal ontstaat, zonder inefficiënt gebruik te stimuleren.



Inhoud

Samenvatting.....	2
Begrippenlijst.....	5
1. Inleiding.....	7
1.1 Aanleiding.....	7
1.2 Doel	8
1.3 Scope	8
1.4 Aanpalend beleid.....	8
1.5 Leeswijzer	8
2. Verschillende typen laadpunten.....	9
2.1 Soorten laadlocaties	9
2.2 Laadsnelheid.....	9
3. Huidig laden in Rijswijk.....	10
3.1 Uitvoeringsmethode.....	10
3.2 Laadpaalaanvraag.....	10
3.3 Huidige aantal laadpalen	10
4. Toekomstig laden in Rijswijk	11
4.1 Prognoses	11
4.2 Prognose NAL	11
4.3 Prognose RAL.....	12
4.4 Ambitie	12
5. Uitgangspunten strategie	13
5.1 Faciliteren van gemakkelijk laden voor bewoners	13
5.2 Netwerk als basis, concentratie waar nodig.....	13
5.3 Strategisch en datagestuurd plaatsen	14
5.4 Zekere laadmogelijkheden	14
5.5 Ontwikkelingen volgen, waar mogelijk implementeren.....	15
6. Plaatsingsbeleid.....	17
6.1 De aanvraagvoorwaarden	17
6.2 Geen recht op een openbare laadpaal, wat nu?	17
6.3 De plaatsingscriteria	18
6.4 Verlengde private aansluitingen.....	19
6.5 Plankaart laadpalen	19

7. Financien.....	20
7.1 Laadtarief.....	20
7.2 Concessie.....	20
7.3 Interne capaciteit	20
7.4 Overig	20
8. Organisatie	20
8.1 Gemeentelijke organisatie.....	20
8.2 Afstemming en samenwerking.....	20
Bijlage A: Constateringen en aanvullende vragen.....	22

Begrippenlijst

CONCESSIE

Een overeenkomst tussen de gemeente en bepaalde partij(en) waarmee anderen worden uitgesloten.

EMISSIELOOS

Emissieloos is een term die gebruikt wordt om aan te geven dat een voertuig geen schadelijke stoffen uitstoot naar de omgeving tijdens het gebruik.

EV

Elektrisch voertuig.

FV

Fossiele brandstof voertuig. Een auto die rijdt op benzine of diesel.

kWh

Kilowattuur, geeft een hoeveelheid elektrische energie aan. Eén kWh is 1000 watt per uur.

LAADPAAL

De zuil waar de laadpunten op bevestigd zijn. Bijna ieder laadpaal heeft twee laadpunten.

LAADPAALKLEVEN

Het onnodig lang bezet houden van een laadpunt door een elektrisch voertuig.

LAADPLEIN

Een speciaal parkeerveld met meerdere laadpalen en laadvakken.

LAADPUNT

De elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker vanuit de auto op aangesloten kan worden. De meeste laadpalen bevatten twee laadpunten.

LAADVAK

Een parkeervak speciaal gereserveerd voor het opladen van een elektrisch voertuig. Het vak

wordt aangeduid d.m.v. twee groene tegels met een oplaadsymbool op de hoeken van het parkeervak. Daarnaast staat er ook een flespaal met bord dat aangeeft welk vak of vakken uitsluitend voor het laden van een elektrisch voertuig bedoeld is.

LADDER VAN LADEN

Een lijn die de volgorde en mate van stimulering van verschillende laadinfrastructuren weergeeft. Vastgesteld door het NAL en doorgevoerd door het RAL.

MRDH

Metropoolregio Rotterdam Den-Haag.

NAL

Nationaal Agenda Laadinfrastructuur.

NETCONGESTIE

Het overvragen van het elektriciteitsnetwerk waardoor er op sommige plekken/momenten niet genoeg energie geleverd kan worden.

PRIVAAT LADEN

Laden op eigen terrein.

OPENBAAR LADEN

Laden in de openbare ruimte aan een laadpaal die 24/7 toegankelijk is.

RAL

Regionaal Agenda Laadinfrastructuur.

RAL ZW

RAL Zuidwest. De regio waar gemeente Rijswijk onder valt.

REGULIERE LAADPAAL

Een laadpaal met een laadvermogen tot 22 kW.

SEMIOPENBAAR LADEN

Een locatie die publiekelijk toegankelijk is maar wel eigen terrein is. Denk aan:

bedrijventerreinen, parkeergarages, etc. Hier gelden vaak beperkte toegangstijden.

SNELLADER

Een laadpaal met een laadvermogen vanaf 22 kW.

TYPEN LAADINFRASTRUCTUUR

De mate waarin een laadpaal openbaar toegankelijk is en welke laadsnelheid. Openbare toegankelijkheid is verdeeld in drie typen: privaat, semi openbaar en openbaar. Laadsnelheid kent twee typen: reguliere laadpaal en snellader.

VERKEERSBESLUIT

Een verkeersbesluit is een officieel besluit van een bestuursorgaan om het verkeer op de weg in te richten.

VERZAMELVERKEERSBESLUIT

Een verkeersbesluit waarbij meerdere adressen in één keer worden opgenomen in plaats van voor ieder adres een los verkeersbesluit.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De Europese Unie heeft besloten dat vanaf 2035 alle nieuwe auto's emissieloos moeten zijn¹. De verwachting is dat dit besluit samen met de landelijke stimulans voor elektrisch rijden, resulteert in een totaal van ongeveer 1,6 miljoen ev's² in Nederland in 2030. Op dit moment zijn vervoersmiddelen met een elektrische batterij namelijk het meest ontwikkeld in beschikbaarheid, betaalbaarheid en energie-efficiëntie ten opzichte van waterstof voertuigen. De elektrische voertuigen kunnen echter alleen rijden als de laadinfrastructuur op orde is.

Om te zorgen dat deze infrastructuur tijdig volstaat, heeft de landelijke overheid de opdracht gegeven aan iedere gemeente om een strategie op te stellen waarmee de benodigde laadpunten gerealiseerd kunnen worden³. De gemeenten worden hierin bijgestaan door de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). De NAL bestaat uit zes regio's, elke regio heeft ook een Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL). Provincie Zuid-Holland vormt samen met Zeeland de samenwerkingsregio Zuidwest, en daarmee de RAL ZW. Elk van de Zuid-Hollandse gemeenten is aangesloten bij de RAL ZW, wat slagkracht geeft in de regionale aanpak van deze mobiliteitstransformatie. Met die regionale aanpak beogen we aansluiting te vinden met omliggende gemeenten om zo samen te zorgen voor een dekkend, betaalbaar en bereikbaar laadinfrastructuur.

Met ongeveer 135 publieke laadpunten⁴ in gemeente Rijswijk 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. De groei in het aantal ev's vraagt om een significante toename van laadpalen in de openbare ruimte. De prognose die is gemaakt voor Rijswijk wijst uit dat in 2030 er duizend tot tweeduizend laadpalen in de openbare ruimte nodig zijn om aan de behoefte te kunnen voldoen.

Een dergelijk aantal laadpalen heeft een grote impact op het elektriciteitsnetwerk en de openbare ruimte. Het is daarom belangrijk dat de laadpunten zorgvuldig en tijdig worden ingepast. Hierom moeten we verschillende keuzes maken zoals bijvoorbeeld in het type laadpunten dat we gaan plaatsen maar ook waar en op welke manier we de laadpalen gaan realiseren in de gemeente. Er zijn verschillende manieren om de laadbehoefte van ev-rijders op te lossen. Om enerzijds aan de stijgende groei te voldoen en anderzijds wildgroei te voorkomen, is het van belang dat er een lange termijn visie is waarin de keuzes helder worden geformuleerd.

¹ EuropaNu (2022). *In 2035 mogen nieuwe auto's in EU geen uitstoot meer hebben*

² Planbureau voor de Leefomgeving (2022). *Klimaat- en Energieverkenning 2022*

³ Rijksoverheid (2019). *Klimaatpakket juni 2019*



⁴ In maart 2023

1.2 Doel

Het doel van dit document is om een strategie te bepalen waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wordt gerealiseerd. Deze strategie is leidend voor de activiteiten van de gemeente Rijswijk om met laadinfrastructuur de transitie naar elektrisch vervoer te faciliteren en te versnellen. Laadinfrastructuur is essentieel om deze transitie mogelijk te maken. We willen in de toenemende laadvraag kunnen voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer. De strategie heeft een zichttermijn tot 2030. Met deze strategie 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. We willen onze inwoners vertrouwen geven om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

1.3 Scope

Deze strategie richt zich voornamelijk op de gebruikersgroep 'personenvoertuigen'. We laten voorsnog buiten beschouwing: doelgroepenvervoer, taxi's, openbaar vervoer, lichte logistieke voertuigen, zware logistieke voertuigen en mobiele werktuigen. Deze doelgroepen vragen om een eigen specifieke aanpak en een concretere invulling en zal daarom later volgen als blijkt dat dit gewenst of nodig wordt geacht. We herijken onze strategie wanneer er significante veranderingen plaatsvinden zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op elk moment een passende laadinfrastructuur hebben.

1.4 Aanpalend beleid

Deze laadstrategie raakt verschillende bestaande beleidskaders waarmee we in de uitwerking rekening houden. In het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040, wordt het belang van duurzame en schone mobiliteit benadrukt. De laadinfrastructuur zal hieraan bijdragen door het aantrekkelijker en gemakkelijker maken van elektrisch rijden.

1.5 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken bespreken we de strategie in meer detail. Hoofdstuk 2 legt de verschillende soorten laadpunten uit en gaat verder in op de Ladder van laden. Hoofdstukken 3 en 4 beschrijven de huidige situatie en de prognoses voor de komende jaren. Hoofdstuk 5 zal de uitgangspunten voor de strategie toelichten. Hoofdstuk 6 duidt hoe we de strategie vertalen naar een plaatsingsbeleid waarin we de criteria voor de locatie van een laadpaal uiteenzetten en hoe we dit in de aankomende jaren gaan aanpakken. Hoofdstuk 7 gaat in op de organisatie. Hoofdstuk 8 zet de financiën uiteen omtrent de concessie en de laadpalen. De strategie zal afsluiten met een korte aanpak voor 2030 en daarna.

2. Verschillende typen laadpunten

Het opladen van een elektrisch voertuig kan bij verschillende soorten laadpalen. Deze laadpalen onderscheiden zich op basis van twee kenmerken: de locatie van de laadpaal en de laadsnelheid van de laadpaal.

2.1 Soorten laadlocaties

Het eerste kenmerk, de locatie, verwijst naar de eigendomssituatie van de grond waar ze op staan. Er zijn drie soorten eigendomssituaties: *privaat*, *semiopenbaar* en *openbaar*. Om te kunnen voorzien in de stijgende laadbehoefte, is het van belang dat de drie soorten laadlocaties samenkomen om zo een dekkend netwerk te creëren. De samenwerking tussen de drie soorten laadlocaties zal verlopen volgens de *Ladder van laden* (figuur 1).

De eerste groep op de ladder, die de grootste behoefte kan afvangen, zijn de laadpalen op *privaat* terrein. Denk hierbij aan een *ev-eigenaar* die op de eigen oprit de auto oplaadt. Daarna wordt er uitgeweken naar *semiopenbare* terreinen. Dit zijn de *bedrijventerreinen* en de *parkeergarages*. Uiteindelijk zal de overige laadbehoefte opgevangen worden in de *openbare* ruimte.

Deze ladder is door het NAL opgesteld en is het uitgangspunt van de regionale aanpak en daarmee ook van deze strategie.

1. Privélaadpalen op eigen terrein

De gemeente vereist dat er in eerste instantie op eigen terrein wordt geladen

2. Semi-openbare laadpalen

Laadpalen op privéterreinen die openbaar toegankelijk zijn zoals parkeergarages en bedrijven terreinen

3. Openbare laadpalen

Laadpalen worden door de gemeente gefaciliteerd als optie 1 en 2 niet mogelijk zijn

2.2 Laadsnelheid

Het tweede kenmerk maakt onderscheid op basis van de laadsnelheid die een laadpaal kan leveren. Reguliere laadpalen laden een elektrische auto op met een vermogen tussen de 11 en 22 kilowatt (kW). Zodra dit vermogen hoger komt te liggen, is er sprake van een *snellader*. Een *snellader* kan een vermogen boven 22 kW leveren. Het hogere vermogen aan de laadpaal zorgt ervoor dat, de naam zegt het al, een voertuig veel sneller kan worden opgeladen dan aan een reguliere laadpaal. Meer hierover in [paragraaf 5.5](#).

Reguliere publieke laadinfrastructuur

Zoals in de scope al is benoemd, zal deze strategie zich richten op het realiseren van de openbare laadinfrastructuur met reguliere laadpalen en laat daarmee de overige types buiten beschouwing.



Figuur 1: Ladder van laden

3. Huidig laden in Rijswijk

3.3 Huidige aantal laadpalen

3.1 Uitvoeringsmethode

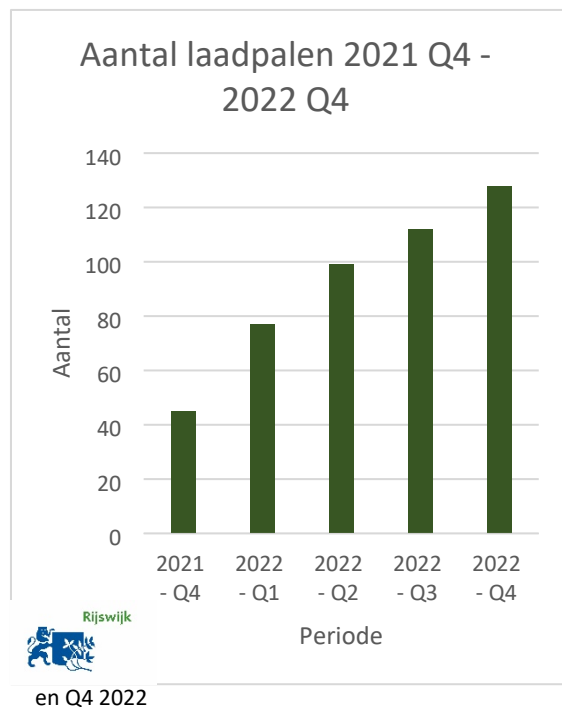
Sinds 2015 faciliteert de gemeente Rijswijk openbare laadpalen voor bewoners, werknemers en overige gebruikers van ev's. Om de destijds nieuwe ev's te voorzien van laadmogelijkheden werden er acht openbare laadpalen geplaatst. De jaren daarna steeg het beschikbare budget van de gemeente, tot aan twintig laadpalen in het jaar 2020. In 2021 stonden er circa 80 openbare laadpalen in de gemeente Rijswijk. Door het sterk toenemende elektrische autobezit is echter ondervonden dat de vraag om openbare laadpalen te faciliteren beter schikt bij de markt. In 2021 heeft de gemeente Rotterdam een concessie opgestart en meerdere gemeenten in de regio zijn hierbij aangesloten, waaronder Rijswijk. Nu plaatst het bedrijf Equans (voorheen Engie) de laadpalen in de openbare ruimte van Rijswijk. Equans plaatst, exploiteert en onderhoudt de laadpalen de komende jaren in Rijswijk. Het eigendom van de laadpalen is in handen van de gemeente.

3.2 Laadpaalaanvraag

We hanteren op dit moment een vraag gestuurde aanpak. Dit houdt in dat een ev-eigenaar een aanvraag indient bij www.laadpaalnodig.nl/rijswijk. Na goedkeuring van de aanvraag wordt de laadpaal op een locatie in de buurt van de aanvrager geplaatst. De aanvraag wordt op verschillende onderdelen getoetst (verdere uitleg in [paragraaf 6.1](#)).

Op dit moment (maart 2023) zijn er rond de 135 laadpalen⁵ gerealiseerd in Rijswijk en zijn er verscheidene laadpalen ingepland. Deze laadpalen worden, na goedkeuring van de locatie door de gemeente, door de concessiehouder in de openbare ruimte geplaatst en beheerd. Daarnaast is er ook een toename van laadpunten bij inwoners en bedrijven op eigen terrein. Het is toegestaan om een laadpunt realiseren op eigen terrein en deze op een parkeerplek op eigen terrein beschikbaar stellen voor derden.

Een actuele kaart met alle laadpalen in Rijswijk is te vinden op www.laadpaalnodig.nl/rijswijk



⁵ In het document worden de begrippen laadpaal en laadpunt afwisselend genoemd. Een laadpaal is de zuil waarin de installatie is ondergebracht. Een laadpaal heeft gebruikelijk twee laadpunten

4. Toekomstig laden in Rijswijk

4.1 Prognoses

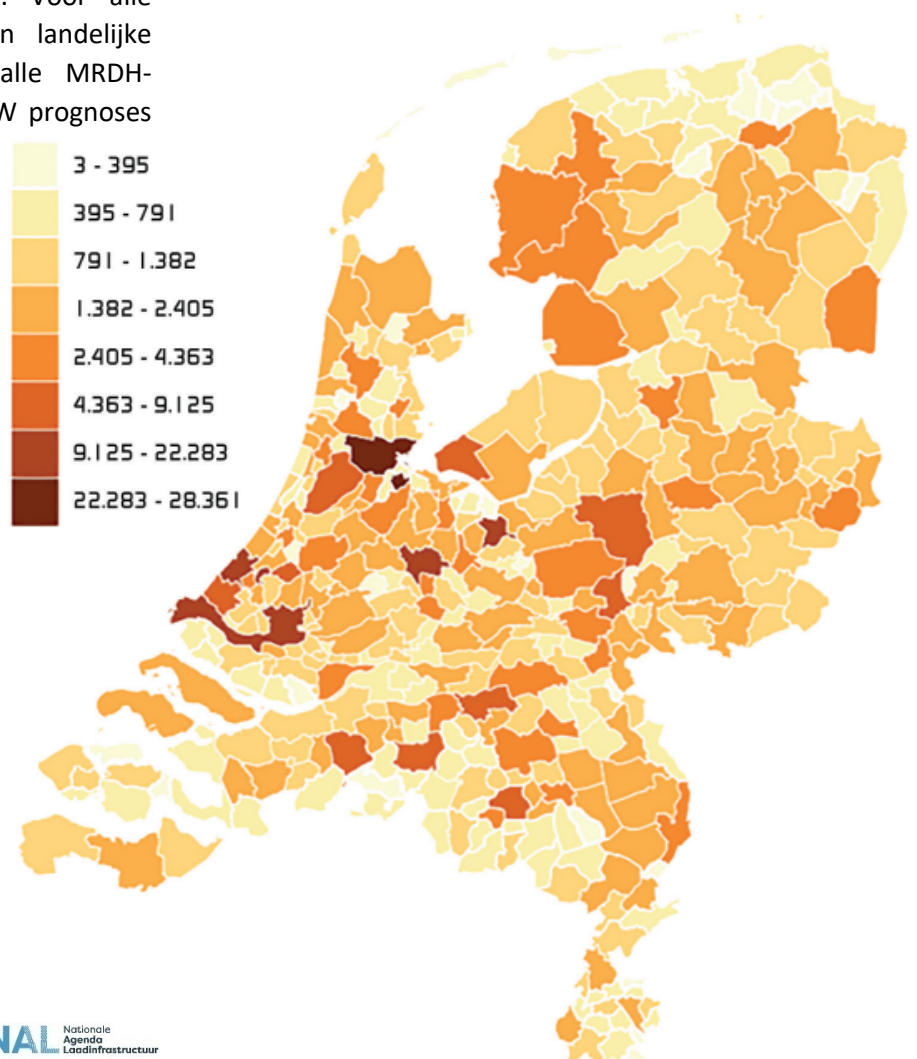
Om inzicht te krijgen in hoeveel openbare laadpunten er nodig zijn, hebben we gebruik gemaakt van de prognoses opgesteld door het NAL in 2020. De prognoses zetten we af tegen de huidige situatie. Zo maken we de opgave voor de komende periode concreet. Het doel is daarbij niet om het aantal voorspelde laadpunten in één keer te realiseren, maar om te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit en om de ontwikkeling van elektrisch vervoer niet te beperken.

De prognoses geven inzicht in het aantal benodigde publieke laadpalen voor de periodes 2025, 2030 en 2035. Voor alle gemeenten heeft het NAL een landelijke prognose opgesteld en voor alle MRDH-gemeenten zijn vanuit de RAL ZW prognoses opgesteld.

4.2 Prognose NAL

Om aan de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voldoen, zullen we volgens de prognoses van het NAL (2020) voor 2030 en 2035 moeten groeien naar respectievelijk 2.400 en 4.400 laadpunten. Oftewel, 1.200 en 2.200 laadpalen.

Hieronder is de prognose van het aantal benodigde openbare laadpunten dat nodig is voor de laadbehoefte van 2030 per gemeente in kaart gebracht.



4.3 Prognose RAL

Voor de MRDH heeft het RAL Zuidwest ook een prognose opgesteld. Deze heeft de behoefte op buurtniveau berekend op basis van gegevens over kavels (eigen oprit of niet), demografische gegevens en welvaartsgegevens. Met deze data heeft het RAL een voorspelling per buurt gemaakt voor de benodigd aantal laadpalen in 2030.

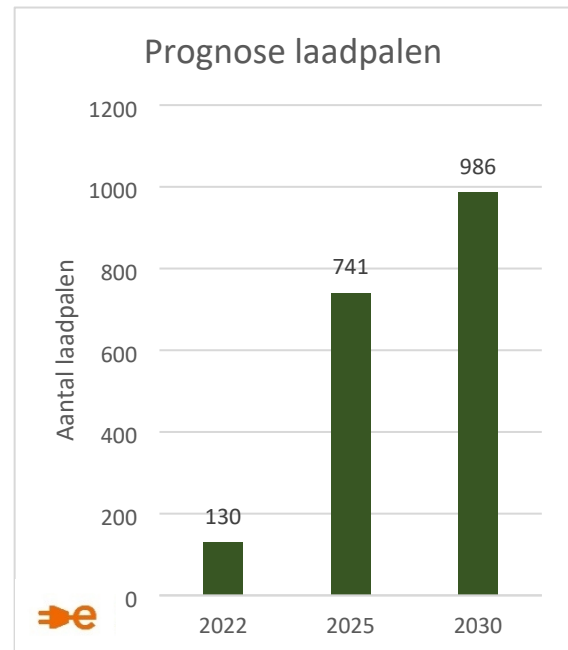
Deze prognose laat een totale laadpaalbehoefte zien van circa 740 laadpalen in 2025 en rond de 1.000 laadpalen in 2030. Deze aantallen liggen lager dan de prognose van het NAL (1200 laadpalen in 2030), dit komt waarschijnlijk door de buurtgerichte aanpak en het gebruiken van de meest recente gegevens.

4.4 Ambitie

Aangezien de prognose van het RAL recenter en gedetailleerder is dan de NAL prognose, zetten we vooralsnog in op het realiseren van 1.000 laadpalen voor 2030.

Dit aantal laadpalen komt neer op gemiddeld één laadpaal per circa 26⁶ parkeerplekken in de gemeente Rijswijk in 2030.

Omdat er altijd onzekerheden in de prognoses zitten houden we de ontwikkelingen goed in de gaten en stellen als nodig onze doelstellingen bij. Hiervoor gebruiken wij onze eigen dataverzameling en monitoren we de voortgang en effectiviteit van de laadpalen. Het plaatsen van laadpalen is namelijk geen doel op zich, maar een middel om aan de laadbehoefte te voldoen en deze ook niet te remmen. Als blijkt dat de groei in ev's minder snel gaat dan voorzien, zal de snelheid van plaatsen hierop worden aangepast.



Figuur 4: Prognose RAL benodigd aantal publieke laadpalen in 2030 (RAL, 2022)

⁶ Er zijn circa 26000 openbare parkeerplaatsen in de gemeente. Dit komt neer op: $26.000/1000 = 26$ parkeerplaatsen per laadpaal.

5. Uitgangspunten strategie

Het faciliteren en versnellen van een degelijk laadinfrastructuur zal volgens een aantal uitgangspunten worden uitgevoerd. Deze uitgangspunten zijn allen in lijn met de regionale aanpak tevens toegespitst op de gemeente wat resulteert in een toekomst bestendige laadinfrastructuur.

5.1 Faciliteren van gemakkelijk laden voor bewoners

Rijswijk wil voornamelijk haar eigen inwoners en werknemers faciliteren. We willen ervoor zorgen dat men gemakkelijk kan laden in de openbare ruimte en geven daarom prioriteit aan deze gebruikersgroep. Bezoekers kunnen ook gebruik maken van het openbare laadnetwerk maar deze worden niet primair bediend.

Naarmate we verder komen in de transitie, leggen we meer nadruk op het optimaal gebruik van het laad- en energienetwerk. Daardoor wordt de openbare ruimte optimaal benut en zijn de (maatschappelijke) kosten zo laag mogelijk. Daarnaast is het systeem gebruiksvriendelijk en zorgen we voor continuïteit van de laadpalen.

5.2 Netwerk als basis, concentratie waar nodig

In de gemeente gaan we voor een netwerk als basis, concentratie waar nodig. Dit houdt in dat we eerst zorgen voor een sluitend netwerk waarbij men in principe binnen ongeveer 200 meter loopafstand een laadpaal kan vinden. Dit zijn echter nog niet genoeg laadmogelijkheden om te voldoen aan de uiteindelijke behoefte in 2030. We kiezen ervoor om niet het netwerk verder te verdichten, maar om op strategische en prettige locaties meerdere laadpalen bij elkaar te realiseren. Dit zorgt voor meerdere voordelen.

Allereerst zorgt het voor een verminderd straatbeeldvervuiling. Ondanks dat het geen grote opvallende palen zijn, is het toch een extra voorwerp in het

gezichtsveld. Als we in totaal 1.000 laadpalen op straat moeten realiseren, geeft dat een heel erg onrustig beeld.

Ten tweede is het gemakkelijker voor de netwerkbeheerder en voor het onderhoud van de laadpalen. De netwerkbeheerders hebben grote problemen om het elektriciteitsnetwerk stabiel te houden door de komst van de zonnepanelen en de ev's. Ze werken daarom samen met de gemeenten om te kijken welke mogelijkheden er zijn om samen te zorgen voor een stabiel netwerk. Een van de oplossingen waar het netwerk mee geholpen kan worden, is het groeperen van laadpalen. Als de laadpalen bij elkaar staan kan de netwerkbeheerder beter inschatten wat de belasting zal zijn op het netwerk en hier tijdig op handelen.

Ten derde is het van belang dat de gekozen locaties toekomstbestendig zijn. De toekomstvisie van de gemeente is om de straat te vergroenen en terug te geven aan de kinderen zodat zij weer veilig kunnen spelen⁷. Het is daarom van belang om hier nu al op in te spelen met het plaatsen van de laadpalen. *Want: waar een laadpaal staat, staat een auto.* We kiezen er daarom voor om de laadpalen meer aan de randen van de wijken te concentreren om zo de voertuigen niet in de wijken te trekken en zoekverkeer te creëren.

5.3 Strategisch en datagestuurd plaatsen

De plaatsing van laadpalen kan op verschillende manieren worden aangestuurd:

⁷ Dit is geformuleerd in het Mobiliteitsprogramma Rijswijk

vraaggestuurd, datagestuurd of strategisch gestuurd. We hanteren nu een vraaggestuurde uitrol van laadpalen, echter willen we over gaan naar strategische- en datagestuurde plaatsing. De behoefte is namelijk significant aan het stijgen en we willen de inwoners zo goed mogelijk en tijdig faciliteren in hun laadbehoefte zodat niemand lang hoeft te wachten.

5.4 Zekere laadmogelijkheden

De laadvoorzieningen moeten een hoge beschikbaarheid hebben om zo een efficiënt gebruik te stimuleren. Dit zal worden bereikt door de aangrenzende parkeervakken in te richten als speciale laadvakken. Een laadvak is een parkeerplaats waar enkel op geparkeerd mag worden mits het voertuig is aangesloten aan de laadpaal. Een voertuig dat niet is aangesloten maar wel op een laadvak staat geparkeerd, is in overtreding (wet Mulder).

Naast het foutief parkeren zorgt ook het laadpaalkleven voor een inefficiënt gebruik van een laadvoorziening. De landelijke wetgeving is echter nog niet zover dat handhavers adequaat hiertegen kunnen optreden. De oplossing zal dan ook vooralsnog niet bij handhaving te vinden zijn maar bij het gedrag van de ev-rijders zelf. Meerdere laadproviders zijn reeds gestart met pilots om de juiste stimulans te onderzoeken voor het verminderen van laadpaalkleven. We zullen dit in de gaten houden om te zien wat wij als gemeente hierin kunnen betekenen.

Bij **vraaggestuurd** plaatsen volgt de laadpaal de uitgesproken behoefte van een ev-rijder. Een ev-eigenaar dient een aanvraag in, deze wordt wel of niet goedgekeurd en bij goedkeuring wordt deze geplaatst. De doorlooptijden zullen dan langer zijn aangezien de vraag er eerder is dan het aanbod en er gewacht moet worden tot de laadpaal gerealiseerd wordt. Deze tijden kunnen oplopen van een halfjaar tot een jaar.

Bij **datagestuurd** plaatsen wordt er gekeken naar het gemiddeld gebruik bij een laadpaal over een bepaalde tijd. Bij een hoog verbruik kan er onderzocht worden of er een extra laadpaal gewenst is. Hiermee is het proces van het plaatsen van een laadpaal al in gang gezet nog voor er een uitgesproken vraag is. Hiermee worden doorlooptijden verkort.

Bij **strategisch gestuurd** plaatsen worden er al laadpalen geplaatst op strategische locaties waarvan we verwachten dat er een hoge vraag zal zijn. Hier wordt er net als bij de data gestuurde plaatsing, al een laadpaal gerealiseerd nog voor dat er een vraag is.

5.5 Ontwikkelingen volgen, waar mogelijk implementeren

Snelladers

De basis van het laadnetwerk in deze strategie is de reguliere oplaadpaal. Voor specifieke doelen kan de snellader een aanvullende rol hebben in het aanbod van laadfaciliteiten. Elektrische rijders die een grotere afstand af willen leggen dan de accucapaciteit toestaat, dienen onderweg bij te laden. Hiervoor is een snellader geschikt. Bepaalde groepen, zoals taxi's en bestelverkeer, kunnen alleen overstappen op elektrische voertuigen als zij tijdens hun werk snel kunnen bijladen.

- Overlaten aan de markt -

Het realiseren van snelladers voor het bijladen onderweg wordt overgelaten aan de markt. Vooral langs snelwegen worden tot op heden snelladers geplaatst die deze rol kunnen vervullen. Op snelwegen zit namelijk ook het meeste verkeer wat langere afstanden aflegt. Daar waar de markt kansen ziet om ook binnen de gemeentegrenzen snelladers te plaatsen, zal de gemeente zo veel mogelijk meewerken aan het realiseren hiervan. De gemeente zal daar niet zelf het initiatief toe nemen. Hierbij is de gemeente gebonden aan haar publiekrechtelijke taak. Dit houdt in dat alle aanbieders van snelladers dezelfde mogelijkheden dienen te krijgen en dat de gemeente een eigen afweging van belangen kan maken in het toestaan of weigeren van het realiseren van snelladers op bepaalde locaties (bijvoorbeeld op grond van bestemmingsplan, verkeer aantrekkende werking of zichthinder omwonenden).

- Snelladers niet de oplossing voor een dekkend netwerk -

De snelladers kunnen niet dienen als oplossing voor de laadbehoefte en zal daarom ook niet op die manier worden ingezet. Snelladers hebben hoge realisatiekosten vanwege de aansluiting op het middenspanningsnet. Dit zorgt voor hoge kosten die weer doorberekend worden naar de gebruiker. De 'gewone' eigenaar is daardoor minder geneigd te laden aan snelladers als er ook reguliere laadpalen beschikbaar zijn. Daarnaast hebben we ervoor gekozen om de laadinfrastructuur in te richten voor de inwoners van Rijswijk, de snelladers worden vaak gebruikt door toeristen en zakelijke rijders die snel willen laden of evrijders die onderweg merken dat er niet genoeg capaciteit meer is om de bestemming te halen en daarom snel even wil bijladen.

Daarnaast zijn snelladers erg belastend voor het elektriciteitsnetwerk en daarmee geen toekomstbestendige oplossing. Het netwerk moet dusdanig geïntensiveerd worden als men de snellader inzet als laadoplossing, dat is niet mogelijk voor de netwerkbeheerders.

Aangezien het wel een grote impact heeft op de laadinfrastructuur, zal deze ontwikkeling in de gaten worden gehouden en zal er, indien nodig en gewenst, beleid voor worden opgesteld.

Slim laden

Slim laden is een brede term die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadsessies beïnvloeden. Minimaal betekent slim laden dat het opladen van ev's op het meest optimale moment gebeurt, c.q. wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog (loadbalancing). 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 ev stroom terug leveren aan bijvoorbeeld een ander ev, een gebouw of het elektriciteitsnet. Hiermee kunnen pieken en dalen in het energieverbruik verder worden gebalanceerd. Bi-directioneel laden staat nog in de kinderschoenen en kan daarom nog niet breed geïmplementeerd worden.

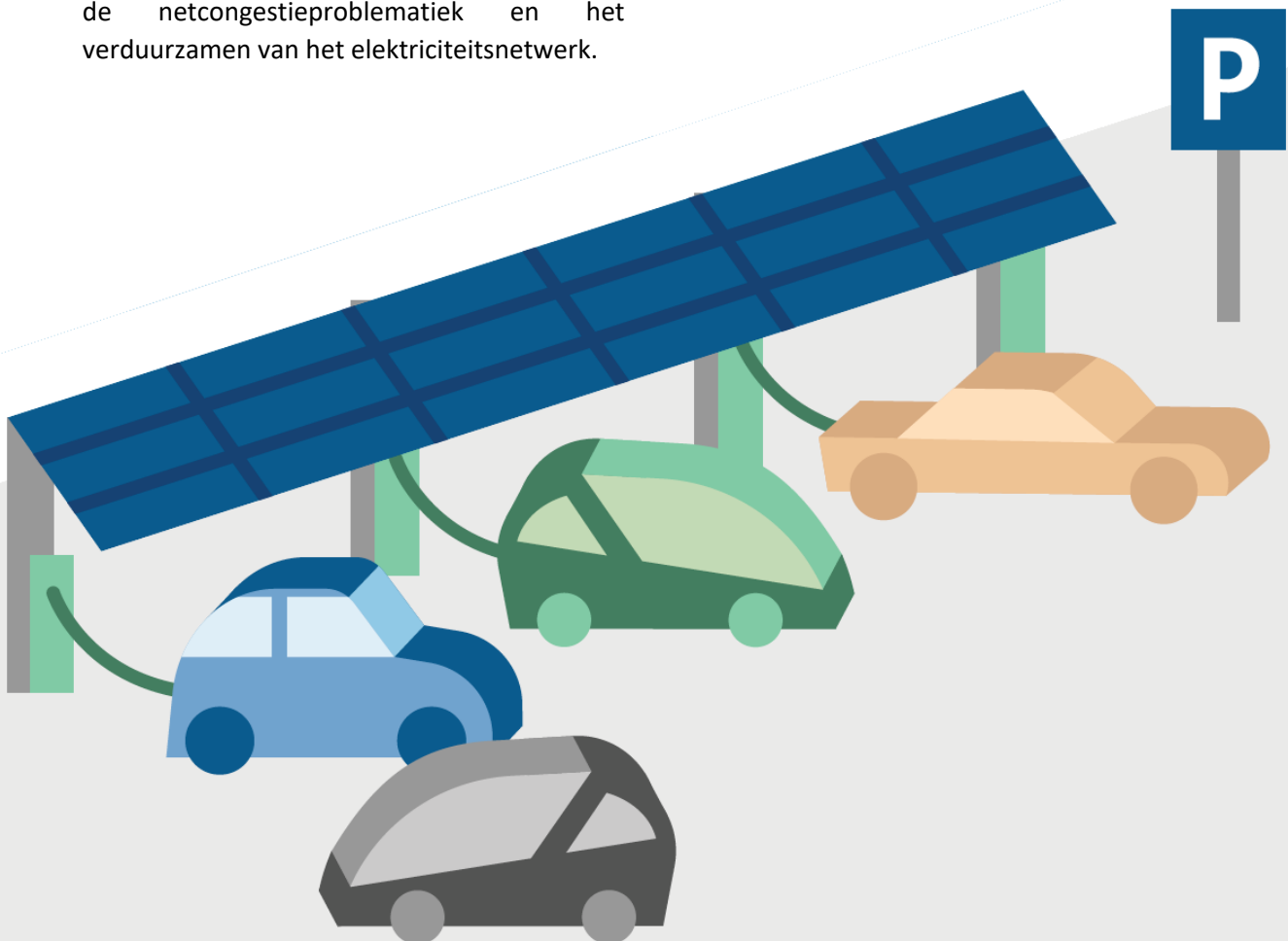
Laadpleinen

Laadpleinen zitten nog in een pilot fase. Een laadplein is een speciale locatie toegewijd aan het opladen van ev's. In combinatie met slim laden en in het bijzonder bi-directioneel laden, kunnen laadpleinen een uitkomst bieden aan de netcongestieproblematiek en het verduurzamen van het elektriciteitsnetwerk.

Voor nu zijn er nog geen concrete plannen binnen de gemeente Rijswijk maar er vindt wel een verkenning naar mogelijke locaties plaats.

Straatintegratie

Naast het laden aan een reguliere laadpaal of een laadpunt aan huis, wordt er in de markt gekeken naar andere oplossingen voor het integreren van laadvoorzieningen in het straatmeubilair (bijvoorbeeld laadpunten in een lantaarnpaal). Deze technologie staat echter nog in de kinderschoenen en is daarmee nog niet rijp voor gemeente brede implementatie. De ontwikkelingen en mogelijkheden volgen we op de voet.



6. Plaatsingsbeleid

6.1 De aanvraagvoorwaarden

De transitie van vraaggestuurd naar strategisch- en datagestuurd plaatsen heeft de ambitie om ervoor te zorgen dat er al een laadpaal is gerealiseerd of in ontwikkeling is, vóór er vraag is naar de laadpaal. Dit proces moet echter nog worden opgestart. Een openbare laadpaal zal daarom ook nog kunnen worden aangevraagd via het platform www.laadpaalnodig.nl. Iedere aanvraag wordt getoetst op de volgende voorwaarden:

- U woont of werkt of heeft een deelauto met een vaste standplaats in de gemeente Rijswijk;
- U heeft geen eigen parkeerterrein waar u kunt opladen. Onder eigen terrein vallen ook VvE (vereniging van eigenaren) parkeerplaatsen of de mogelijkheid tot het huren/kopen van een parkeerplaats behorend bij het eigen complex of op het terrein van de werkgever;
- Er is binnen 200 meter loopafstand geen bestaande laadpaal waar u gebruik van kunt maken of een reeds lopende aanvraag in behandeling;
- U bezit (of heeft een aankoop/leasecontract voor) een elektrisch voertuig;
- U bent in bezit van een parkeervergunning indien het een vergunning-verplicht gebied is;
- U rijdt minimaal 10.000 km per jaar elektrisch (dit is ongeveer 2.000 kWh geladen stroom per jaar).

De gemeente Rijswijk behoudt het recht om van bovenstaande criteria af te wijken.

6.2 Geen recht op een openbare laadpaal, wat nu?

Op meerdere gronden kan een aanvraag worden afgewezen, maar twee meest voorkomende afwijzingsredenen zijn: er staat al een laadpaal in de buurt of er geldt parkeren op eigen terrein.

Laadpaal in de buurt

Als er binnen 200 meter loopafstand van het adres van de aanvrager een laadpaal beeft, zal de aanvrager in eerste instantie verwezen worden naar die laadpaal. Als blijkt dat het verbruik van de laadpaal hoog is, wordt er gekeken of het reserveren van een tweede laadvak gewenst is. Als blijkt dat er al twee laadvakken zijn gereserveerd en het verbruik is nog steeds hoog, kan er besloten worden om een tweede laadpaal ernaast of in de buurt te plaatsen.

Parkeren op eigen terrein - VvE

Complexen met een VvE waar er sprake is van parkeren op eigen terrein, dragen zelf zorg voor het faciliteren van laadmogelijkheden. De gemeente gaat onderzoeken hoe de VvE te ondersteunen: alleen informatievoorziening of dat nog een stap verder gegaan wordt met het bieden van ondersteuning (zoals subsidies).

Voor meer informatie verwijzen we een VvE graag naar www.vveladen.nl

Parkeren op eigen terrein – eigen oprit

Woningen waar er sprake is van parkeren op eigen terrein moeten de laadpaal zelf aanleggen. Een aanvraag voor een openbare laadpaal wordt dan afgewezen.

6.3 De plaatsingscriteria

Vanuit de uitgangspunten in hoofdstuk 4, volgen de onderstaande plaatsingscriteria:

- Er wordt in eerste instantie een netwerk gecreëerd van laadpalen met een loopafstand van ongeveer 200 meter;
- De laadpaal wordt zo mogelijk aan de hoofdstructuren en randen van de buurten gesitueerd zonder dat er gaten vallen in het netwerk;
- De locatie bevindt zich bij voorkeur niet in direct zicht van een voorzijde van een woning, tenzij andere opties niet wenselijk zijn;
- De locatie bevindt zich bij voorkeur niet direct voor de deur van een enkele aanvrager. Dit om te voorkomen dat de laadpaal wordt toegeëigend;
- Aan de randen van de buurten zullen concentraties van laadpalen worden aangewezen voor toekomstig intensivering van de laadinfrastructuur;
- Een laadpaal mag niet voor onveilige situaties zorgen;
- De gemeente kan alleen locaties voor laadpalen aanwijzen in het openbaar gebied.

Invloed laadvakken op parkeerdruk

Het plaatsen van laadpalen zorgt niet voor een verandering in de parkeerdruk aangezien een ev een fv vervangt. Echter, het kan wel aanvoelen als een verhoging van de parkeerdruk omdat een algemeen parkeervak nu wordt gereserveerd als laadvak. Hierom zal de parkeerdruk niet algeheel buiten beschouwing worden gelaten bij het bepalen van een locatie, maar het zal geen leidende factor zijn.

De gemeente staat er wel voor open om te onderzoeken of het instellen van venstertijden bij een laadvak, waarbij een laadvak op een bepaald moment van de dag ook een algemeen parkeervak is, wenselijk is in gebieden met een hogere parkeerdruk

Deze plaatsingscriteria worden gehanteerd bij het selecteren van nieuwe locaties voor een laadpaal. De gemeente kan echter te allen tijde af wijken van deze criteria als blijkt dat het volgen van deze plaatsingscriteria tot onwenselijke situaties leidt.

6.4 Verlengde private aansluitingen

Een Verlengde Private Aansluiting (VPA) is een aansluiting vanuit een laadstation aan of bij een huis die over openbare grond naar een ev op straat loopt. Met andere woorden, een oplaadkabel over het trottoir. Er zijn verschillende manieren om de kabel af te dekken: kabelmat, kabelgoot, kabelleuf en een kabelarm. Ondersteund door de onderzoeken van het NAL en het RAL, zullen toepassingen of mogelijkheden van een VPA in Rijswijk **niet worden toegestaan** in de openbare ruimte.

Hier is voor gekozen omdat de gemeente wil voorkomen dat;

- Er enige schijn wordt gewekt dat een openbare parkeerplaats voor privé gebruik zou zijn;
- Er verrommeling plaatsvindt van de openbare ruimte;
- Er aansprakelijkheidsproblemen plaatsvinden wanneer er een ongeluk gebeurt waar een VPA de aanleiding voor is;
- Er verdere onwenselijke situaties uit het oogpunt van wegbeheer, veiligheid en aansprakelijkheid ontstaan.

De onderhevige strategie draagt zorg dat de publieke laadinfrastructuur voldoet aan de laadvraag voor diegene die niet in staat zijn een eigen laadvoorziening te faciliteren.

6.5 Plankaart laadpalen

Om de benodigde laadpalen snel en in lijn met de strategie te kunnen realiseren, wordt er een plankaart opgesteld. Deze plankaart is een actiepunten vanuit de RAL om de gemeente te helpen met de uitbreiding op laadinfrastructuur. Op de plankaart worden alle te realiseren laadpalen weergegeven om aan de laadbehoefte voor 2030 te kunnen voldoen. Het selecteren van de locaties wordt op basis van de plaatsingscriteria gedaan.

Vooraf geselecteerde locaties

Het voordeel van de plankaart is de mogelijkheid tot het versnellen van het plaatsingsproces. De locaties zijn namelijk op voorhand bepaald, waardoor er niet gezocht hoeft te worden naar een geschikte locatie. Hierdoor kan er gemakkelijker overgegaan worden tot datagestuurde plaatsing.

Daarnaast zorgt de plankaart ervoor dat de laadpalen met een visie geplaatst worden en er overzicht is waar laadpalen mogelijk geplaatst worden.

De locaties zullen gefaseerd worden gerealiseerd aan de hand van gebruiksdata, strategische overwegingen en aanvragen van inwoners. De plankaart zal dus niet in één keer worden gerealiseerd. *De plankaart laadpalen is een levend document waarin op basis van ontwikkelingen en nieuw inzicht ook wijzigingen kunnen plaatsvinden.*

Verzamel verkeersbesluit

Daarnaast zullen we gaan werken met verzamelbesluiten zodat er voor grotere gebieden een algemeen verkeersbesluit gemaakt kan worden voor het inrichten van de laadvakken in plaats van voor individuele laadvakken. Dit zal de doorlooptijd significant verkorten.

Participatie

De plankaart zal ter toetsing liggen bij de inwoners door middel van een online tool via de gemeentesite. Op deze manier kunnen de inwoners alle laadpalen zien. Met deze tool is het mogelijk om nieuwe locaties aan te wijzen en suggesties te geven over laadpalen die niet volgens de criteria zijn geselecteerd.

Vaststelling

De plankaart zal na interne en externe toetsing worden vastgesteld door het College van B&W.

7. Financien

7.1 Laadtarief

Het laadtarief voor het leveren van openbare laaddiensten voor de ev-rijder binnen de concessie is € 0,26 per kWh exclusief btw. Het tarief staat vast voor de gehele duur van de concessie en mag alleen veranderen door middel van indexering.

7.2 Concessie

De gemeente betaalt (zolang de concessie loopt) per jaar een kleine concessievergoeding aan de gemeente Rotterdam. Voor 2021 was dit circa €3000,-

Voor iedere laadpaal ontvangt de gemeente een vergoeding van €0,03 per verbruikt kWh. Voor juli 2021 tot december 2021 was dit circa €8500,-

7.3 Interne capaciteit

Voor het proces van het plaatsen van de reguliere laadpalen, wordt uitgegaan van een ambtelijke capaciteitsbijdrage van 12 uur per week. 4 uur voor een verkeersjurist voor de verkeersbesluiten en 8 uur voor een procesondersteuner. Deze capaciteit is bestemd voor onder meer het controleren van de locatie en het proces van afstemming en plaatsing.

7.4 Overig

De kosten voor het verplaatsen van een laadpaal zijn voor rekening van de gemeente en zijn vastgesteld op een vaste vergoeding van € 3.500,- exclusief btw per laadpaal.

8. Organisatie

8.1 Gemeentelijke organisatie

De taak van plaatsen, exploiteren en beheren van de laadpalen is belegd bij de concessiehouder, Equans. Hiermee wordt de ambtelijke organisatie grotendeels ontlast.

Het selecteren van de locaties en het opstellen van de verkeersbesluiten ligt nog wel bij de ambtelijke organisatie. De opschaling en intensivering van de laadinfrastructuur vraagt daarom om een structurele inbedding in de organisatie. Team Parkeren Auto en Fiets is hiervoor in verband met de relatie met parkeerbeheer hiervoor het meest logische organisatieonderdeel.

In het kader van de energietransitie en de verdere uitwerking van de ladder van laden is samenwerking tussen verschillende teams van groot belang.

8.2 Afstemming en samenwerking

De concessieovereenkomst met Equans is in regionaal verband met circa 30 andere gemeenten gesloten. Het management van deze concessie wordt gedaan door de gemeente Rotterdam. Er vindt regelmatige afstemming plaats tussen de verschillende gemeenten en Equans. Hierdoor wordt er zoveel mogelijk gestreefd naar continuïteit in de regio.

Met het uitbreiden van de laadinfrastructuur, wordt het risico op netcongestie ook steeds groter. Vooralsnog zijn er geen problemen voorzien, maar om dit voor de toekomst te behouden is regelmatige afstemming met Stedin van belang.

Gemeente Rijswijk heeft grote ambities voor het verduurzamen van haar mobiliteit, waar elektrisch rijden een groot aandeel in heeft. Deze strategie is voor personenauto's en haar geprojecteerde laadbehoefte voor 2030, maar er zijn nog vele andere gebruiksgroepen en modaliteiten die ook zullen elektrificeren. De elektrificatie van het wagenpark is dynamisch en snel, het is daarom van belang dat we de ontwikkelingen nauwlettend in de gaten houden. De gemeente zal daarom periodiek deze strategie evalueren, maar ook voor de overige modaliteiten en gebruiksgroepen evalueren of en in welke vorm beleid nodig is. Hiermee willen we ervoor zorgen dat we tijdig en adequaat handelen om zo de ambities werkelijkheid te maken.

2030 en verder



Bijlage A: Constateringen en aanvullende vragen

Constatering	Oplossing	Uitleg
Aantal ev's neemt toe als gevolg van energietransitie en nieuwe EU wet	Deze strategie opstellen hoe laadbehoefte op te vangen	Aantal laadpalen mee laten groeien met autobezit zodat er efficiënt met de laadpalen wordt omgegaan
Grotere vraag naar snelladers	Aan de markt overlaten	De snelladers zijn vooral aantrekkelijk voor de zakelijke en logistieke vloot en mensen op doortocht. Snelladers vangen niet de laadbehoefte op van de inwoners
Toenemende vraag laadvakken maar fv's moeten ook nog parkeren	Eerst één vak reserveren als laadvak, bij hoog verbruik de ander ook reserveren	We willen de fv's nog de ruimte bieden om te parkeren. Dus reserveren we niet meteen twee plekken, maar eerst één. Alleen bij goed gebruik, wordt het tweede vak ook gereserveerd
Lange afstanden en zoekgedrag voor ev's	Eerst netwerk van 200m loopafstand aan de randen en hoofdstructuren van wijken. Hierna aan de randen concentreren	200m loopafstand is acceptabele lengte. Door aan wijken te concentreren houd je de ev's uit de wijk en is de locatie duidelijk te vinden
Netcongestie	Goed overleggen met Stedin en concentreren van laadpalen	Door Stedin tijdig in te lichten van de plannen, kunnen ze hierop inspelen. Ook is concentratie van laadpalen makkelijker in te regelen
Zakelijke vloot	De zakelijke vloot wordt vooral opgevangen door snelladers en laden op eigen terrein	De zakelijke vloot is wel toegestaan om te laden op openbare grond, maar willen werkgevers stimuleren om laadmogelijkheden op eigen terrein te faciliteren/open te stellen voor anderen
Logistieke vloot elektrificeert	Onderzoeken of hier los beleid voor nodig is	De logistieke vloot moet ook elektrificeren. Veelal komen ze toe met de snelladers en hebben op eigen terrein laadmogelijkheden. Onderzocht moet worden of en hoe de gemeente hierbij kan helpen
Mensen zonder oprit, zelf laden	Het wordt niet toegestaan om zelf een kabel vanuit het huis over het trottoir naar de auto te trekken	De gemeente is verantwoordelijk voor een veilige openbare ruimte voor iedereen. Kabels over het trottoir, ook

Constatering	Oplossing	Uitleg
		met een kabelgoot of –mat, zorgen voor mogelijk struikelgevaar
Verrommeling van straatbeeld	Continuïteit van het laadpaaldesign en de laadpalen zoveel mogelijk concentreren en niet versnipperen	Door de concessie lijken bijna alle laadpalen op elkaar, wat rust creëert in het straatbeeld. Ook zorgt het concentreren ervoor dat niet overal op de stoepen een laadpaal is geplaatst
Laadpaalkleven	Wachten op landelijke wetgeving Onderzoeken hoe positief gedrag te stimuleren	Vanwege het ontbreken van landelijke wetgeving, is het bijna onmogelijk voor onze handhavers om hierop te handhaven Onderzoeken welke maatregelen of communicatiemiddelen helpen met het verminderen van laadpaalkleven
Groen behouden	Zoveel mogelijk groen vermijden bij bepalen locatie laadpaal	De laadpaal mag niet bij een boomkrans staan. Proberen om een laadpaal niet in het groen te realiseren
Communicatie nieuwe laadvakken	Bij iedere eerste laadvak wordt een nieuw verkeersbesluit gepubliceerd	Via www.officielebekendmakingen.nl kunnen inwoners alle gepubliceerde besluiten terugvinden. Ook kan men zich aanmelden op dit platform om op de hoogte te blijven van veranderingen in de buurt. Men kan hier het besluit inzien en binnen 6 weken vanaf publicatiedatum een bezwaar indienen bij Juridische Zaken