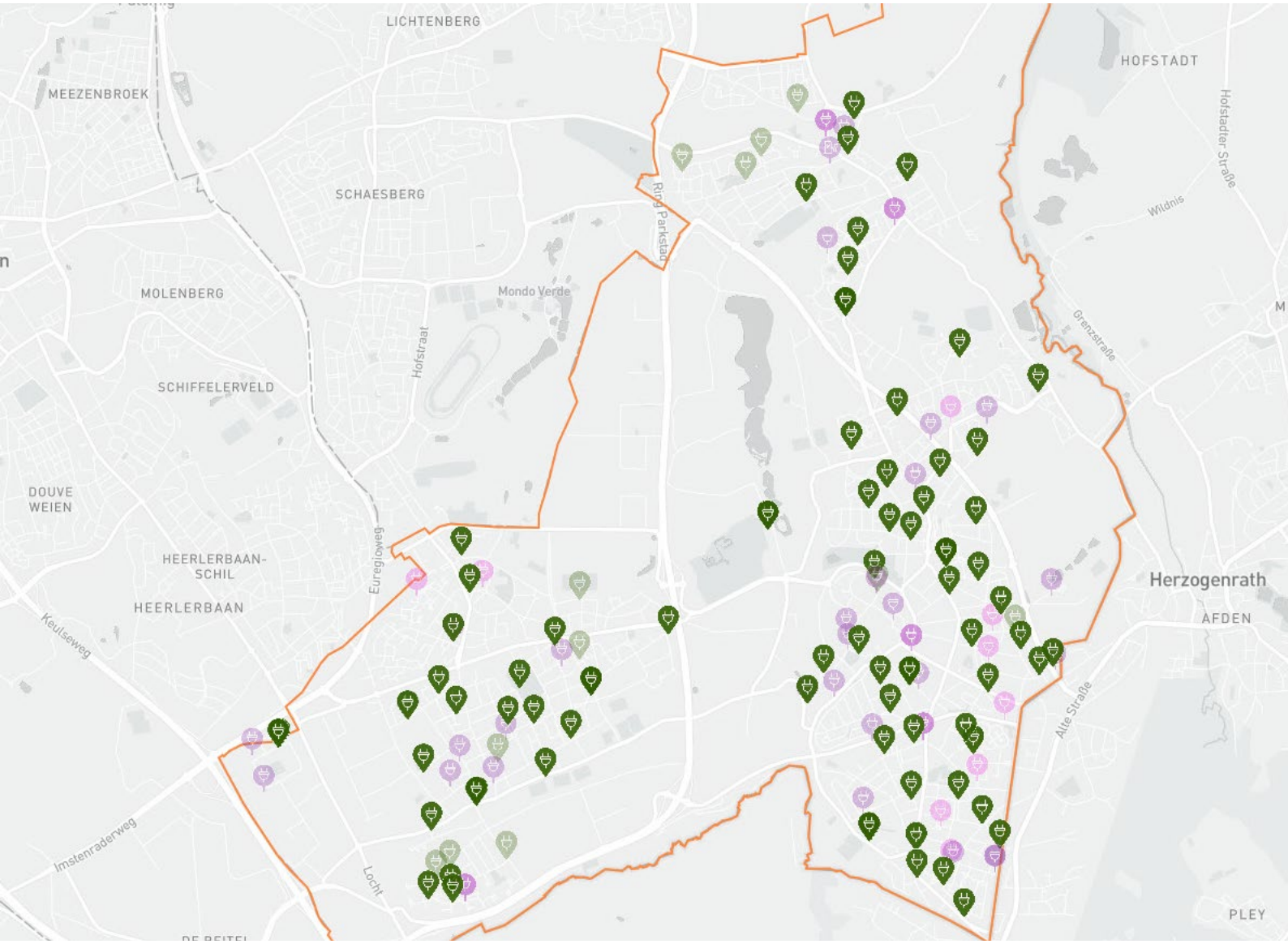
VISIE & PLAATSINGSBELEID LAADINFRASTRUCTUUR

GEMEENTE KERKRADE
AUGUSTUS 2022

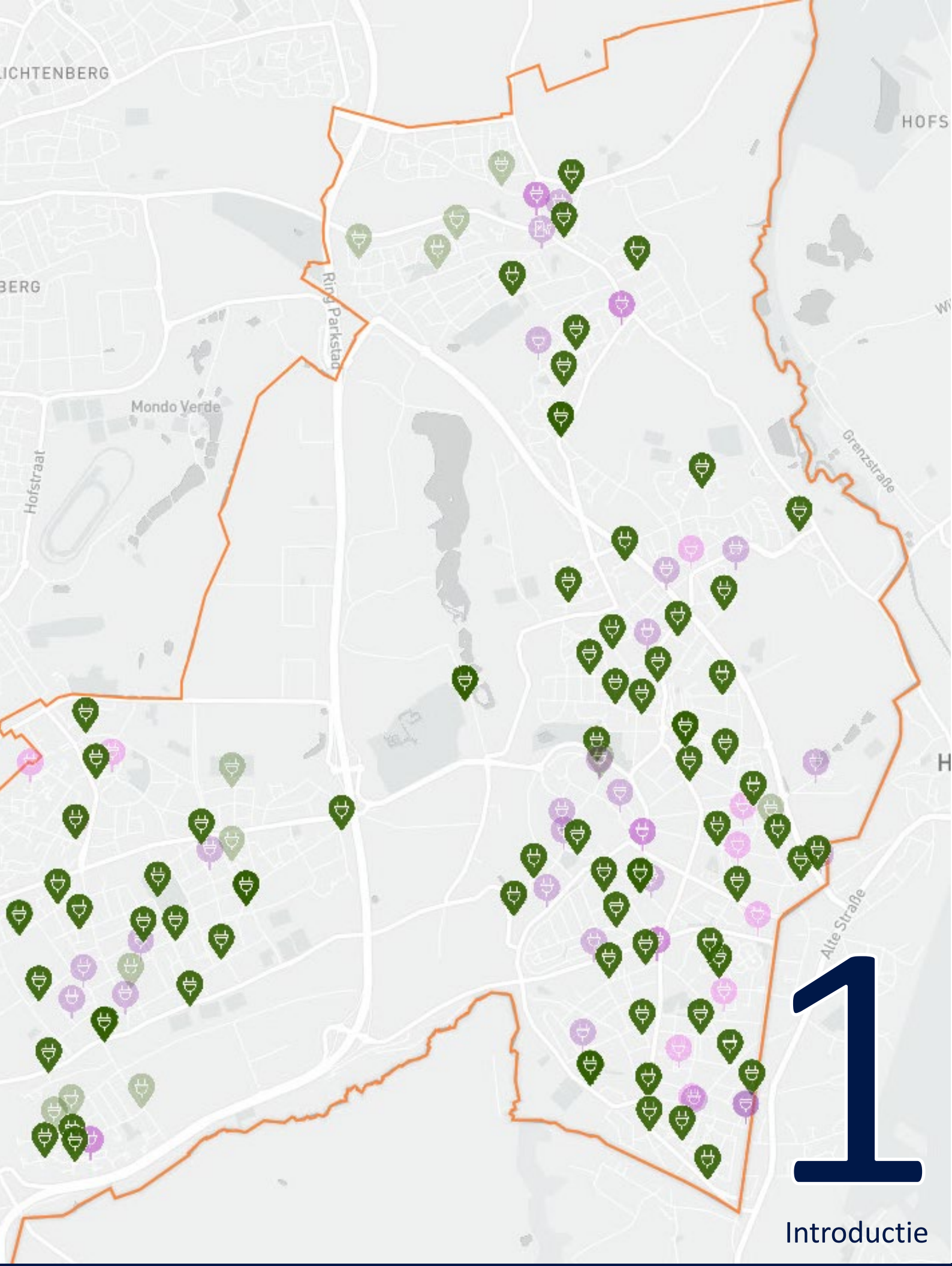


Inhoudsopgave

1	Introductie	3
2	Verwachte ontwikkelingen	5
3	Visie	11
4	Uitwerking beleidskeuzes	15
5	Uitvoering en organisatie	18
	Bijlage: Begrippenlijst	20



Geschreven door Driven by Values & Kragten



1

Introductie

Inleiding

De gemeente Kerkrade heeft de ambitie om in 2040 geheel energieneutraal zijn. Duurzame mobiliteit speelt een belangrijke rol om deze ambitie te bereiken. De komende jaren zet de gemeente hierin een belangrijke stap, om te beginnen met de plaatsing van circa 100 laadpalen in de openbare ruimte. Dit is echter nog maar het begin van een opeenvolging van ontwikkelingen waarmee mobiliteit in de gemeente Kerkrade richting 2040 duurzamer wordt. Het plaatsingsbeleid helpt de gemeente bij de uitrol van laadinfrastructuur voor personenvervoer, doelgroepenvervoer en licht vrachtvervoer

Aanleiding

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat in 2030 alle nieuw verkochte auto's emissievrij moeten zijn. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig voor personenauto's. Een grote opgave die impact heeft op de openbare ruimte en op het elektriciteitsnet. In het licht van het nationaal Klimaatakkoord roept Samenwerkingsregio Zuid daarom de gemeente Kerkrade op om een visie en plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur vast te stellen.

Doel & scope

Dit document omvat de strategie voor de uitrol van laadinfrastructuur van de gemeente. De visie en het plaatsingsbeleid van de gemeente draagt bij aan een gecontroleerd verloop van deze mobiliteitstransitie op het gebied van personenvervoer, doelgroepenvervoer en licht vrachtvervoer. Voor deze gebruikersgroepen is op dit moment in Nederland al een toenemende behoefte aan laadpunten en verwachten we een verdere toename.

Voor andere gebruikersgroepen, zoals busvervoer en zwaar vrachtvervoer, volgen we de ontwikkelingen en als nodig passen we onze visie en ons plaatsingsbeleid hierop aan.

Beleidsmatige context

Het plaatsingsbeleid gaat in op de beleidskeuzes die de gemeente Kerkrade maakt om de uitrol van laadinfrastructuur gecontroleerd te laten verlopen. Hierbij wordt zoveel mogelijk tegemoet gekomen aan verschillende belangen: zowel die van elektrisch rijders als die van niet-elektrisch rijders. Het plaatsingsbeleid vormt een aanvulling op – en in enkele gevallen invulling van – de volgende bestaande beleidskaders en andere relevante stukken:

- PALET 1.0 t/m 3.0 (Parkstad Limburg Energietransitie; 2015)
- Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg
- Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan
- Regionaal Sustainable Urban Mobility Plan
- Wegenbeheerplan
- Aanbesteding plaatsing en exploitatie slimme laadinfrastructuur (2020-2022/2024)
- RES 1.0 Zuid-Limburg (2021)

De visie en plaatsingsbeleid laadinfrastructuur kan integraal opgenomen worden in de Nota Mobiliteitsplan en in het gemeentelijke Omgevingsvisie.

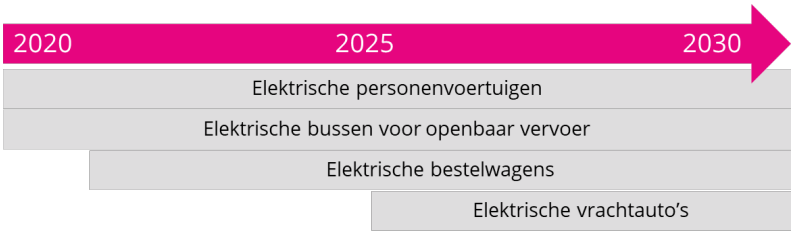


2

Verwachte ontwikkelingen

Verwachte ontwikkelingen

We kennen verschillende gebruikersgroepen die (op termijn) overstappen naar elektrisch rijden (en op lange termijn waterstof), met elk hun eigen kenmerken en behoeftes aan laadinfrastructuur. Personenvervoer en OV-busvervoer groeit de afgelopen jaren al erg snel en dit zal doorzetten. Hier komen op korte termijn de elektrische bestelvoertuigen bij. Pas na 2025 zal de groei van elektrische vrachtauto's zich aandienen.



Prognoses per gebruikersgroep

Personenvoertuigen

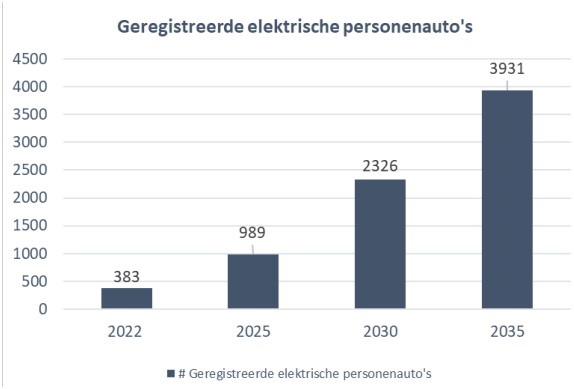
- Inwoners: De voornaamste laadoplossing voor bewoners met een eigen parkeerplaats is privaat laden op eigen terrein. Inwoners die elektrisch rijden en geen toegang hebben tot een privaat dan wel semipubliek laadpunt, zijn aangewezen op publieke laadpunten verspreid over de gemeente.

- Forenzen: De laadbehoefte van werkgerelateerd bezoek wordt waar mogelijk ingevuld met private en semipublieke laadpunten bij onder andere kantorencomplexen, instellingen en bedrijventerreinen. Daarnaast zijn snellaadpunten van belang als vangnet voor bezoekers die lange afstanden moeten rijden en tussen bezoek aan klanten kort de tijd hebben om te laden.

- Bezoeker/toerisme: Hieronder valt bezoek aan vrienden en familie maar ook bezoek aan toeristische locaties en centrumgebieden (stadscentrum, wijk- en buurtcentra en Rodaboulevard). De eerste groep maakt voornamelijk gebruik van publieke laadpunten in woonwijken. De laadbehoefte van bezoekers aan toeristische locaties en het centrumgebied wordt waar mogelijk ingevuld door private en semipublieke laadpunten bij de betreffende toeristische locatie. Snellaadpunten vormen een belangrijk vangnet voor bezoekers die lange ritten maken.

Taxi's: De nationale doelstelling is dat taxivervoer voor 2030 emissievrij (batterij- of waterstof-elektrisch is). Taxi's laden deels bij de remise, deels nabij de woning van de chauffeur. Daarnaast zijn er mogelijk snelladers nodig bij taxistandplaatsen.

Doelgroepenvervoer: De nationale doelstelling is dat het doelgroepenvervoer voor 2030 emissievrij (batterij- of waterstof-elektrisch) is. De voertuigen voor doelgroepenvervoer laden 's nachts in de remise en voor een deel worden ze thuis geladen, op de eigen oprit of in de publieke ruimte. Daarnaast zijn er mogelijk snelladers nodig op strategische locaties, om bij te laden wanneer de actieradius niet voldoende is voor de geplande ritten.



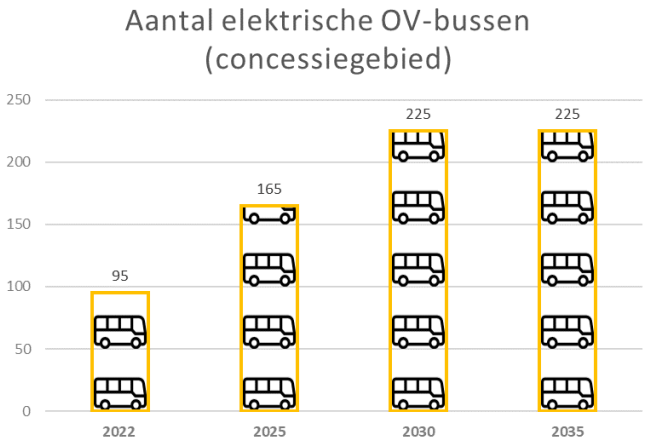
Prognose aantal elektrische personenauto's in gemeente, incl. hybride (bron: RVO en Klimaatmonitor)

Bussen voor openbaar vervoer: Het regionaal busvervoer moet volgens de provincie in 2026 geheel emissievrij zijn.

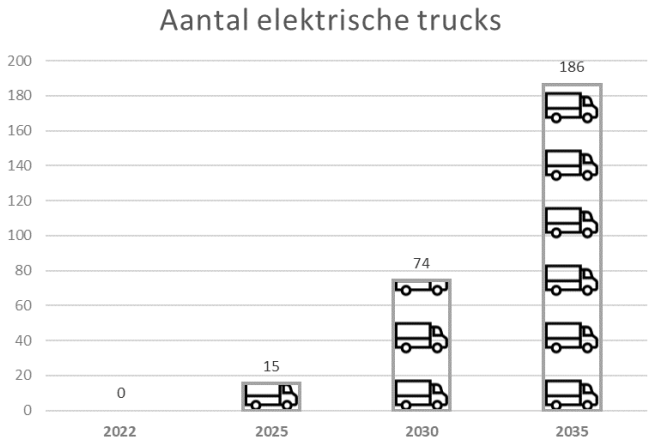
Vrachtauto's: Steeds meer bedrijven stappen over op elektrische voertuigen voor goederenvervoer. De ontwikkeling van zero-emissiezones versnelt deze overstap. Ook financieel wordt het steeds aantrekkelijker om de overstap te maken. De aanschafprijs is weliswaar nog hoger maar de operationele kosten van een elektrische bestelwagen zijn lager, waardoor de total cost of ownership (TCO) in sommige gevallen al voordeliger uitvalt voor elektrisch. De verwachting is dat van de bestelwagens ongeveer de helft gaat laden bij het bedrijf, via private laadinfrastructuur. De andere helft gaat thuis laden, op de eigen oprit of in de openbare ruimte. Bestelwagens kunnen dezelfde laadinfrastructuur gebruiken als personenauto's, maar gebruiken deze veel intensiever.*

Mobiele werktuigen: Op dit moment is er voor deze gebruikersgroep geen behoefte aan laadinfrastructuur bekend bij de gemeente.

Fietsen: Elektrische fietsen kunnen worden geladen met een 230 volt-aansluiting en kunnen door de uitneembare accu's makkelijk worden geladen, bijvoorbeeld thuis of op werk. Er is een toenemende behoefte aan fietslaadpunten op openbare locaties, zoals het centrumgebied.*



Prognose aantal elektrische OV-bussen binnen het concessiegebied (bron: RVO en Arriva)

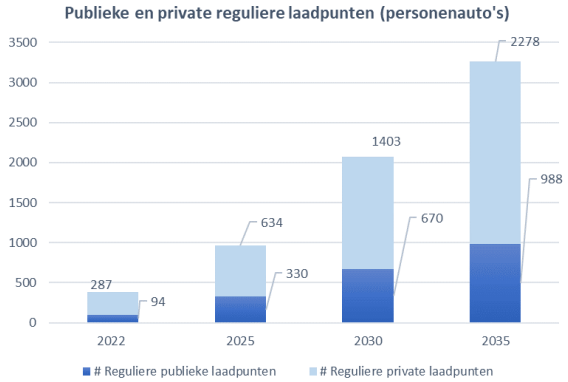


Prognose aantal elektrische trucks binnen in gemeente (bron: RVO en Klimaatmonitor)

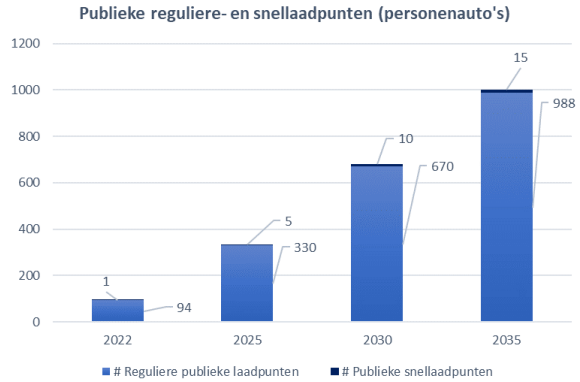
Prognoses per type laadinfrastructuur

Prognoses geven inzicht in het aantal benodigde reguliere (semi-)publieke, reguliere private laadpunten en snellaadpunten, voor de periodes 2025, 2030 en 2035. Het doel is niet om het aantal verwachte laadpunten te realiseren, maar om te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit en om de ontwikkeling van elektrisch vervoer niet te beperken.

*NKL Kennisloket: Startpunt laadinfrastructuur elektrisch vervoer (nkl-kennisloket.nl)



Prognose reguliere (semi-)publieke en private laadpunten in gemeente Kerkrade (bron: RVO en Klimaatmonitor)



Prognose aantal (semi-)publieke laadpunten en snellaadpunten in gemeente Kerkrade (bron: RVO en Klimaatmonitor)

Momenteel zijn er ongeveer 94 reguliere (semi-)publieke laadpunten en 1 snellaadpunt (McDonalds Euregiopark) in de gemeente Kerkrade. Van het totaal aantal laadpunten staan er momenteel 60 in de openbare ruimte. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's, doelgroepenvervoer en licht vrachtvervoer te voorzien zijn in totaal volgens de prognose ongeveer 1.000 laadpunten nodig. Deze laadpunten moeten voorzien in de laadbehoefte van zowel bezoekers, werknemers als inwoners van de gemeente. Voor het plaatsen van deze laadpunten is de gemeente afhankelijk van de leverancier. De gemeente heeft geen directe rol bij plaatsing van laadpunten op privaat terrein.

Realisatie van private laadpunten

De realisatie van laadpunten op privaat terrein vindt plaats door de woningeigenaar, gebouw-eigenaar of verhuurder. Bij huishoudens kan dit eenvoudig en tegen beperkte kosten. Hoewel de kosten per laadpunt relatief beperkt zijn, gaat de realisatie van laadpunten bij Verenigingen van Eigenaren (VvE's) vaak nog moeizaam.

Verwachte ontwikkelingen:

- Huishoudens worden steeds meer geprikkeld (o.a. beoogde afbouw salderingsregeling en nieuwe netwerktarieven) om private laadpunten te zien als een belangrijke aanvulling op het energiesysteem.

- Bedrijven en ondernemers faciliteren steeds vaker het laden van elektrische personenauto's. Bij grote aantallen laadpunten is de capaciteit van een bestaande netaansluiting mogelijk niet voldoende. Inpassing is mogelijk door gebruik van slimme laadoplossingen (local load balancing en bi-directioneel laden) en/of een verzwaring van de netaansluiting.

- Vervoerders/verladers laden veelal met eigen laadvoorzieningen op plaats van herkomst of bestemming.

Realisatie van openbare laadpunten

Laadpaalexploitanten zijn op dit moment verantwoordelijk voor het realiseren, beheren en onderhouden van openbare laadpunten op initiatief van de gemeente.

Verwachte ontwikkelingen:

- Door de snelle groei van het aantal elektrische auto's is forse uitbreiding van de publieke laadnetwerken nodig. Dit maakt dat de uitvoeringstijd voor het plaatsen onder druk komt te staan: de doorlooptijd wordt langer.

- De groei van de batterijcapaciteit maakt dat elektrische auto's meer kWh gaan laden per laadsessie (en dus langer), maar minder vaak gaan laden. Mede daardoor verloopt laden steeds efficiënter.

- Mede door de inzet van 'slim laden' (d.w.z. laden op het meest optimale moment) wordt transportschaarste op het lokale elektriciteitsnet voorkomen.

Realisatie van snellaadpunten

De realisatie van snellaadpunten vindt vaak plaats op basis van initiatief van een exploitant of marktpartij. Zij komen met locatievoorstellen naar een gemeente en vragen de benodigde ontheffingen en vergunningen aan. Nieuwe snellaadlocaties vragen hoge investeringen en kennen lange doorlooptijden vanwege de benodigde netaansluiting. Daar waar gestuurd kan worden op een locatie dient mede daarom rekening te worden gehouden met bestaande energie-infrastructuur. Dit voorkomt onnodige maatschappelijke kosten voor netverzwaring. De netbeheerder heeft verantwoordelijkheid over het net in Kerkrade. Afstemming hierover met de netbeheerder (Enexis) wordt daarom aanbevolen in een vroege fase, voordat realisatie wordt gestart.

Verwachte ontwikkelingen:

- Snellaadlocaties zijn vooral aantrekkelijk voor veelrijders, zoals taxi's, doelgroepenvervoer en bestelbussen in de bouwlogistiek, gemeentelijk wagenpark en installatiebranche.

- Snellaadpunten met een beperkt vermogen (50 tot 100 kW) worden aantrekkelijk bij semipublieke locaties zoals winkelcentra, woonboulevard en sportscholen.

- Snellaadpunten met een hoog vermogen (> 100 kW) worden bij bestaande tankstationhouders en nieuwe exploitanten steeds meer gezien als alternatief voor bestemmingsladen.

Realisatie van opportuniteitsladers voor busvervoer

Noord-Brabant en Limburg willen respectievelijk in 2024 en 2026 met 100% ZE-bussen rijden. De verantwoordelijkheid voor laadinfrastructuur voor OV-bussen is in de huidige concessie belegd bij de vervoerder. De verwachting is dat dit zo zal blijven in toekomstige concessies. Vervoerders realiseren in samenwerking met exploitanten, netbeheerders en gemeenten laadpunten.

Het realiseren van depotladers op een bestaande netaansluiting vraagt een significant hoger aansluitvermogen. Het realiseren van opportunity chargers (snellaadpunten voor OV-bussen) vraagt vrijwel altijd een nieuwe netaansluiting in de openbare ruimte. Dit kent hoge kosten en lange doorlooptijden, ook de werkzaamheden kunnen ingrijpend zijn vanwege de volle ondergrond en bestaande infrastructuur en bebouwing.

Verwachte ontwikkelingen:

- De meest dominante trend voor nu en op langere termijn lijkt het 's nacht bij depots laden van elektrische bussen, dat steeds beter mogelijk wordt bij een grotere range. Alleen op locaties waar meerdere lijnen samen komen (zoals stations) wordt opportunity charging ingezet aangezien daar gebruik door meerdere lijnen mogelijk is.

- De uitdaging in de komende periode ligt met name in het regionale streekvervoer, waar de afstanden groter zijn en nog beperkt laadvoorzieningen zijn gerealiseerd.

- Met het ontstaan van mobiliteitshubs komen nieuwe locaties waar clustering van laadinfrastructuur voor diverse gebruikers en doelgroepen mogelijk is.

Realisatie van laders voor (inter)nationaal vrachtvervoer

Vervoerders en verladers die pilots starten met elektrische trucks nemen naar verwachting zelf initiatief voor realisatie van deze locaties. Zij maken afspraken met fabrikanten en/of exploitanten voor de realisatie van deze laadpunten. Op nationaal niveau zal er op termijn – wanneer de groei van e-trucks inzet – initiatief vanuit (markt)partijen komen voor de realisatie van laadinfrastructuur op rust- of verzorgingsplaatsen en langs (inter)nationale corridors.

Verwachte ontwikkelingen:

- In pilotverband doen verladers en vervoerders eerste ervaringen op. Hierdoor kunnen gemeenten te maken krijgen met verzoeken voor laadinfrastructuur.

- De grootschalige elektrificatie van nationale en internationale logistieke stromen wordt niet op korte termijn verwacht. De introductie van zwaardere elektrische voertuigen krijgt naar verwachting een vlucht met de introductie van zero-emissiezones. Mede daarom is het benodigde aantal laadpunten voor (inter)nationaal vrachtvervoer naar verwachting tot 2025 beperkt.

- Naar verwachting organiseert een groot deel van (inter)nationaal logistiek laadinfrastructuur buiten de openbare ruimte. In beperkte mate kan laadinfrastructuur nodig zijn bijvoorbeeld aan randen van stadscentra in de vorm van AC laadpunten met een vermogen van 22 kW per laadpunt. Naar verwachting gaat dit op korte termijn nauwelijks spelen in Kerkrade. Wellicht in de toekomst langs de N300 en nabij de grotere logistieke bedrijven in Kerkrade.



3

Visie op laadinfrastructuur

Visie op laadinfrastructuur

De gemeente Kerkrade spreekt de ambitie uit om de verduurzaming van mobiliteit – en daarmee de opkomst van elektrische voertuigen - in haar gemeente te stimuleren. De gemeente kiest ervoor om de regie in handen te nemen en haar inwoners en ondernemers proactief te betrekken in deze mobiliteitstransitie. Met algemene uitgangspunten en specifieke uitgangspunten voor openbare laadpalen en voor laadpunten bij woningbouw en utiliteitsbouw schetst de gemeente Kerkrade de contouren van het beleid dat nodig is om deze mobiliteitstransitie gecontroleerd te laten verlopen.

Algemene uitgangspunten

- Focus op meest urgente opgave: Zero emissie mobiliteit kan worden gerealiseerd door de elektrificatie van voertuigen alsook door het gebruik van waterstof als brandstof of als batterijopslag. De CO2-reductie voor mobiliteit moet op zeer korte termijn worden gerealiseerd. Op dit moment leent alleen de elektrificatie van voertuigen zich voor de benodigde opschaling van zero emissie mobiliteit vóór 2030. Bovendien is de markt voor elektrische voertuigen verder gevorderd dan de markt voor waterstof voertuigen. Deze visie omvat daarom enkel de opkomst van elektrische voertuigen.

- Ladder van Laden: Bij de uitrol van laadinfrastructuur wordt de Ladder van Laden aangehouden. Dat wil zeggen dat laadinfrastructuur op privaat terrein de voorkeur geniet, gevolgd door laadinfrastructuur op privaat terrein dat publiek toegankelijk is. Daarna wordt pas gekeken naar laadinfrastructuur in de openbare ruimte.

- Verlengd private aansluitingen (VPA) worden niet gefaciliteerd, omdat deze niet als volwaardige openbare laadpunten kunnen worden ingezet. Dit laden vanuit een woning naar een openbare parkeerplaats met een kabel over of onder de stoep is onveilig en juridisch zeer complex en daarom ongewenst. Daarnaast is het overbodig in verband de mogelijkheid om een 'laadpaal volgt auto'-aanvraag te doen.

- Multimodaal gebruik: Laadinfrastructuur wordt bij voorkeur gebruikt door verschillende berijders (bijv. inwoners, forenzen en bezoekers/toerisme) met diverse modaliteiten (bijv. personenvoertuigen en bedrijfsvoertuigen binnen de normen van de Algemene Plaatselijke Verordening).

  In sommige gevallen vergen verschillende modaliteiten andere vormen van laden. De gemeente kan de mogelijkheden verkennen voor snellaadinfrastructuur in de nabijheid van provinciale wegen en snelwegen en voor doelgroepen- en goederenvervoer (bijv. taxi's, bestelbussen, vrachtwagens en mobiele werktuigen). In laadhubs kunnen de snelladers slim gecombineerd worden met standaard laadinfrastructuur, om verschillende modaliteiten te kunnen bedienen. Elektrische fietsen beschikken over de mogelijkheid om aan reguliere stopcontacten op te laden. Hiervoor moeten eveneens voorzieningen worden getroffen.

- Proactieve uitrol: De precieze hoeveelheid benodigde laadpunten laat zich moeilijk voorspellen. Door laadinfrastructuur proactief te plaatsen op basis van prognoses wordt gestuurd op laadzekerheid. Prognoses worden gebruikt als indicatie maar niet als exacte streefgetallen.

- Participatie van inwoners en ondernemers: De gemeente hecht er waarde aan dat inwoners en ondernemers actief betrokken zijn bij de uitrol van laadinfrastructuur in de gemeente. De gemeente zorgt voor heldere communicatie met en participatie van inwoners en ondernemers.

Specifieke uitgangspunten openbare laadpalen

• Laadopstelling: Openbare laadpalen worden zoveel als mogelijk met maatwerk geleverd en geplaatst bij bestaande parkeerclusters (bijv. pleinen, reeks parkeerhavens, retail clusters etc.) en bij gemeentelijk voorzieningen waarbij de combinatie wordt gezocht met forenzen en bezoekers/toerisme.

• Parkeerdruk: Is er sprake van parkeerdruk op betreffende cluster of (woon)straat, dan worden laadpalen indien mogelijk hier net buiten geplaatst om de parkeerdruk niet nog meer te verhogen. Daarnaast kan ervoor gekozen worden om in eerste instantie slechts 1 laadplek te reserveren. Bij intensief gebruik of een volgende aanvraag wordt middels aanpassing van de bebording de tweede laadplek gereserveerd.

• Laadlocatie: Gedeeld gebruik van openbare laadpalen door inwoners, forenzen en bezoekers/toerisme wordt gestimuleerd. Daarvoor wordt gericht op laadlocaties nabij semipublieke ruimtes, bedrijven (specifiek bedrijven die dicht tegen woonwijken aanliggen), woningcorporaties (parkeerplaatsen en nog ongebruikt grondeigendom) en rondom het winkelgebied (t.b.v. klandizie).

• Uitrol: Openbare laadpalen worden naar laadbehoefte verdeeld over de gemeente. Op basis van woningtype (bijv. vrijstaand versus appartement) wordt met behulp van de Ladder van Laden gekeken of het nodig is om een openbare laadpaal te plaatsen. Vervuiling van het straatbeeld, claimgedrag van berijders en verdrukking van overige plaatselijke belangen wordt zoveel mogelijk voorkomen door de volgende uitgangspunten te hanteren:

I. Bij de uitrol wordt ingezet op locaties die in potentie laadpleinen worden en op locaties in de kernen, ook als daar niet in potentie laadpleinen worden gerealiseerd.

II. Openbare laadpalen worden waar mogelijk niet rechtstreeks voor de deur geplaatst ter voorkoming van claimgedrag en verdrukking van overige plaatselijke belangen.

Specifieke uitgangspunten laadpunten bij woningbouw en utiliteitsbouw

• Europese Richtlijn Energieprestatie van Gebouwen (EPBD III) Sinds maart 2020 gelden een aantal verplichtingen voor het aanleggen van laadinfrastructuur bij woningbouw en utiliteitsbouw. Deze worden opgenomen in het bouwbesluit, bouwvergunningen en in de parkeernota. De interne organisatie en projectontwikkelaars worden onder andere via de gemeentelijke website voorzien van informatie* over deze verplichtingen:

I. Woningbouw met meer dan tien parkeervakken. Bij woongebouwen met meer dan tien parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor de aanleg van laadpunten. Dit geldt voor nieuwe woongebouwen en voor bestaande woongebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.

*https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/gebouwen/wetten-en-regels/nieuwbouw/epbd-iii/laadinfrastructuur-elektrisch-vervoer

II. Utiliteitsbouw met meer dan tien parkeervakken. Bij utiliteitsgebouwen met meer dan tien parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal één laadpunt voor de hele parkeergelegenheid worden aangelegd. Ook moet er leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor één op de vijf parkeervakken. Dit geldt voor nieuwe utiliteitsgebouwen en voor bestaande utiliteitsgebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.

III. Utiliteitsbouw met meer dan twintig parkeervakken (vanaf 2025). Bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan twintig parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2025 minimaal één laadpunt zijn aangelegd. De gebouweigenaar kan, naar gelang de lokale behoefte en lokale markt, zelf bepalen hoeveel oplaadpunten hij in totaal realiseert.

• Bedrijven(terreinen) Ondernemers worden gestimuleerd om na te denken over het plaatsen van openbare laadpalen nabij bedrijven(terreinen) alsook het plaatsen van laadpunten in eigen beheer van bedrijven(terreinen) zelf. Het heeft in beide situaties de voorkeur om gedeeld gebruik van laadpunten door inwoners, forenzen en bezoekers/toerisme te stimuleren door de laadpunten bereikbaar te maken voor deze verschillende doelgroepen. Denk hierbij aan het plaatsen van een laadpaal voor het terrein, zodat de laadpaal openbaar toegankelijk is.



4

Uitwerking beleidskeuzes

Uitwerking beleidskeuzes

De beleidskeuzes van de gemeente zijn gebaseerd op de uitgangspunten zoals die zijn vastgesteld in de 'visie op laadinfrastructuur'. Ten behoeve van uniformiteit van het gemeentelijk beleid laadinfrastructuur in de interregionale context is in de totstandkoming oog geweest voor de uitgangspunten die zijn vastgesteld door de Samenwerkingsregio Zuid (provincies Noord-Brabant en Limburg) en door het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur.

Uitrol openbare laadpalen

Visie: Focus op meest urgente opgave

De gemeente houdt rekening met de opkomst van elektrische voertuigen en pakt een proactieve rol in de uitrol van reguliere laadpunten in de openbare ruimte.

- Voor EV-rijders die geen mogelijkheid hebben om op privaat terrein te voldoen aan hun laadbehoefte, organiseren we laadvoorzieningen in de openbare ruimte. Deze laadpunten met een vermogen tot 22 kW plaatsen we als losse palen.
- De plaatsing, het beheer, het onderhoud en de exploitatie van laadpalen is in handen van een laadpaalexploitant (CPO). We sluiten een contract af met een CPO. Op dit moment zijn we onderdeel van interregionale samenwerking onder de provincie Noord-Brabant en de provincie Limburg. Laadpaalexploitant Vattenfall blijft naar verwachting tot 2024 verantwoordelijk voor de uitrol van slimme laadinfrastructuur tot 22 kW in de openbare ruimte en is tot 2030 economisch eigenaar van deze laadpalen. De technische levensduur is in het algemeen minimaal 10 jaar, verdere levensduur is afhankelijk van het gebruik en plaats waar deze zich bevindt.
- We zijn als juridisch eigenaar en beheerder van de openbare ruimte altijd betrokken bij het plaatsen van openbare laadpunten. Het reserveren van een laadplek is immers verkeersbesluitplichtig.

Laadpaalexploitant Vattenfall exploiteert tot 2030 de laadpalen die in de periode 2020-2024 door hen worden geplaatst. Na de evaluatie van de exploitatie van laadpalen zullen we bepalen of we blijven uitbesteden, ook na afloop van de huidige exploitatietermijn.

Gebruik van openbare laadpalen

Visie: Multimodaal gebruik

Laadinfrastructuur wordt bij voorkeur gebruikt door verschillende berijders met diverse modaliteiten.

Visie: Laadlocatie

Gedeeld gebruik van openbare laadpalen door inwoners, forenzen en bezoekers/toerisme wordt gestimuleerd. Daarnaast wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande parkeerplaatsen en zullen zo min mogelijk nieuwe parkeervoorzieningen worden aangelegd (tegengaan van verharding).

- Een gebruiker van openbare laadpalen is een bedrijf, particulier of organisatie dat/die gevestigd, woonachtig of werkzaam is in de gemeente of (toeristisch) bezoeker is van de gemeente. Deze gebruiker beschikt over een (deels) elektrisch motorvoertuig door middel van eigendom of een (meerjarige) leaseconstructie.

Plaatsingsstrategie voor openbare laadpalen

Visie: Proactieve uitrol

Laadinfrastructuur wordt proactief uitgerold op basis van buurtprognoses van laadbehoefte in de gemeente. Daar waar de uitrol van laadinfrastructuur achter loopt op de lokale laadbehoefte is het mogelijk voor inwoners en ondernemers om een openbare laadpaal aan te vragen via de gemeente ('laadpaal volgt auto'). Bovendien kan de gemeente op eigen initiatief besluiten tot plaatsing van een openbare laadpaal op een strategische locatie ('strategische laadpaal').

- We gebruiken verschillende databronnen om de behoefte aan laadpunten te voorspellen. Op basis daarvan gaan we laadpunten voor-de-vraag-uit plaatsen. Dit verkort de doorlooptijd, zodat bewoners en forenzen niet onnodig lang op laadmogelijkheden hoeven te wachten. Ook maakt dit de uitrol beter planbaar voor de CPO en de netbeheerder. Welke locaties geschikt zijn voor laadpalen, leggen we vast in een plankaart. Dit geeft zowel onze organisatie als de netbeheerder houvast en versnelt het proces rond plaatsing. De prognoses per buurt van ElaadNL, kennis en innovatie centrum op het gebied van slim laden en laadinfrastructuur in Nederland, gebruiken we als uitgangspunt. Door deelname aan de provinciale aanbesteding worden we hier momenteel (grotendeels) in gefaciliteerd.
- We kiezen daarnaast voor vraag gestuurde plaatsing, waarbij bewoners en forenzen een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt ('laadpaal volgt auto'). Bij beoordeling zal eerst op de plankaart gekeken worden naar een geschikte bestaande locatie binnen 300 meter loopafstand. Als dit niet het geval is, wordt een nieuwe locatie binnen 300 meter loopafstand gezocht. De aanvraag bevat in ieder geval de naam en adresgegevens van de gebruiker(s) en een eigendomsbewijs van de elektrische auto('s). We verwachten dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen en monitoren of dit problemen oplevert voor bezoekers.
- Naast de vraag gestuurde plaatsing en plaatsing op basis van data willen we ook laadpunten kunnen realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen, dit zijn de strategische laadpalen. Daarmee faciliteren we bezoekers van onze gemeente. We hebben hierbij de volgende locaties voor ogen: (bv: de leasure lane, treinstations, sportvoorzieningen, nieuwe woningbouwlocaties en bedrijven. Voor strategische plaatsing in het licht van de provinciale aanbesteding moet rekening worden gehouden met een gemeentelijke bijdrage (zie Financiële kaders).

Participatie bij openbare laadpalen

Visie: Participatie van inwoners en ondernemers

De gemeente hecht er waarde aan dat inwoners en ondernemers actief betrokken zijn bij de uitrol van laadinfrastructuur in de gemeente.

- Nadat we de locatie voor het laadpunt hebben bepaald, nemen we een verkeersbesluit dat wordt gepubliceerd in het gemeenteblad. Inwoners kunnen bezwaar maken op het verkeersbesluit, waarna we de locatie heroverwegen.

Openbare laadpalen bij gemeentelijke voorzieningen

Visie: Laadopstelling

Openbare laadpalen worden allereerst geplaatst bij bestaande parkeerclusters en bij gemeentelijke voorzieningen waarbij de combinatie wordt gezocht met forenzen en bezoekers/toerisme

- We stimuleren in ons uitvoeringsmodel van openbare laadpunten het realiseren van laadpunten op publiek toegankelijk terrein van locaties met een maatschappelijke functie. We brengen daarvoor de strategische voorkeurslocaties in kaart.

Realisatiecriteria voor openbare laadpalen

Visie: Laadlocatie

De laadlocatie wordt onderhoudsarm ingericht (gelet op o.a. groenbeheer).

Visie: Parkeerdruk en straatbeeld

Is er sprake van parkeerdruk op betreffende cluster of (woon)straat, dan worden laadpalen geplaatst daar waar de parkeerdruk relatief gezien het laagst is. Claimgedrag van berijders (bijv. 'laadpaalkleven': elektrische auto bezet laadpaal zonder actief te laden) en verdrukking van overige plaatselijke belangen worden zoveel mogelijk voorkomen.

- Grondeigenaar: de ondergrond is in eigendom van de gemeente.

- Veiligheid: de laadkabel mag niet over het trottoir liggen.

- Elektriciteitsnet: laadpalen worden waar mogelijk binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet) gerealiseerd. Dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn. Daarnaast wordt er rekening gehouden met voldoende ruimte voor de realisatie van ondersteunende hardware bij grotere aansluitingen zoals de trafo en omvormers.

- Bestaand parkeervak: laadpalen worden waar mogelijk gerealiseerd bij bestaande parkeerplaatsen. De oplaadpaal wordt op de raaklijn met de aangrenzende parkeervak(ken) geplaatst zodat (in de toekomst) eenvoudig twee (of meer) elektrische auto's tegelijk kunnen laden.

- Herinrichting: daar waar reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen binnen de komende vier jaar plaatsvinden zal de exploitant de plaatsing van de laadpaal meenemen in de herinrichting.

- Buiten de openbare ruimte: plaatsing van laadpalen vindt bij voorkeur plaats op publiek toegankelijke locaties buiten de openbare ruimte, zoals de Theater- en Orlandopassage en de parkeergarage bij Vie.

- Belemmering voorkomen: de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd. Conform CROW-richtlijnen moet de minimale doorgang van het trottoir na plaatsing van laadpunt en bebording minimaal 90 cm bedragen. Ook niet plaatsen op de smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad. Definitieve afstemming met de gemeente gaat altijd vooraf aan de plaatsing van een laadpunt en bebording.

- Monumenten: plaatsing voor monumenten wordt zoveel mogelijk vermeden, maar kan mogelijk worden gemaakt met maatwerk. Inpassing in straatmeubilair en ondergrondse laadpunten heeft op deze locaties de voorkeur.

- Groene openbare ruimte: parkeerplaatsen van laadpleinen mogen niet ten koste gaan van bestaande groene openbare ruimte. De laadpaal wordt niet onder de kruin van een boom geplaatst en op minimaal 2 meter van de stam van de boom;

- Laadbehoefte: binnen de directe omgeving is geen andere oplaadpaal in de openbare ruimte aanwezig. Is er wel een oplaadpaal met twee gereserveerde parkeervakken aanwezig én is deze oplaadpaal regelmatig bezet, dan wordt deze oplaadpaal beschouwd als niet beschikbaar.

- Niet voor de deur van de aanvrager: bij voorkeur wordt een laadpaal niet op het parkeervak voor de deur van de aanvrager geplaatst, om te voorkomen dat aanvrager en omwonenden het laadpunt ervaren als ‘eigen’. Wanneer er geen betere alternatieven voor handen zijn, kan er een uitzondering gemaakt worden.

- Concentratie: het clusteren van laadpunten in laadpleinen vergroot de vindbaarheid en beschikbaarheid van laadpunten voor elektrische rijders en verkleint de impact voor de omgeving. Tevens kunnen we hiermee parkeren reguleren en voorkomen we zoekverkeer. We zetten hier op in door te beoordelen of locaties waar nu één laadpaal komt op langere termijn ook geschikt is voor meerdere laadpalen. Waar mogelijk wordt het cluster gerealiseerd bij winkelcentra en met maatwerk aan de randen van woonwijken. In de voorbereidingen bij de aanleg van een laadplein houden we er rekening mee dat we in de toekomst meer laadpalen nodig hebben.

- Kernen: we zorgen ervoor dat alle kernen worden voorzien van een laadpunt. Dit om lange afstanden zonder laadvoorzieningen te voorkomen.

Verkeersbesluit openbare laadpalen

Visie: Uitrol

Openbare laadpalen worden op basis van buurtprognoses van laadbehoefte verdeeld over de gemeente. Bovendien wordt in iedere kern tenminste één laadpaal geplaatst. Voorafgaand aan plaatsing van een openbare laadpaal wordt een verkeersbesluit genomen.

- We geven toestemming om een laadpaal te plaatsen en nemen een verkeersbesluit om twee parkeervakken te bestemmen voor het “opladen van elektrische voertuigen”. Daar waar het meerdere locaties betreft, kan worden overwogen om een verzamelverkeersbesluit te nemen voor meerdere locaties en duiden de parkeervakken aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.

- Bebording van laadlocaties vindt plaats conform de huidige aanbesteding. Daar waar geen duidelijk gemarkeerde parkeervakken zijn, worden deze alsnog van markering voorzien.

- Bij realisatie van de laadpaal reserveert de gemeente twee parkeervakken voor het parkeren door elektrische auto's die laden. Dat wil zeggen dat de stekker in de laadpaal moet zitten. Behoudens bij hoge parkeerdruk kan overwogen worden om slechts een parkeervak open te stellen.

- Voor laadpalen in de openbare ruimte in gebieden waar betaald parkeren, een maximale parkeerduur (parkeerschijfzone) of parkeervergunning geldt zijn deze regels ook van toepassing op het laden van elektrische auto's in de betreffende gebieden.

- Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeervak(ken) en kan handhavend optreden. Onrechtmatig gebruik van een parkeervak voor het opladen van elektrische auto's kan bestraft worden met een proces-verbaal. Met juist gebruik wordt bedoeld dat de geparkeerde elektrische auto daadwerkelijk aan het laden is (kabel aangesloten op oplaadpaal) dan wel gebruik maakt van slim laden.

Uitrol private laadpunten

Visie: Ladder van laden

EV-rijders laden zoveel mogelijk op privaat terrein, gevolgd door laden op privaat terrein dat publiek toegankelijk is en laden in de openbare ruimte. Hierdoor zijn minder openbare laadpunten nodig.

Visie: Europese Richtlijn Energieprestatie van Gebouwen (EPBD III)

De naleving van de Europese Richtlijn Energieprestatie van Gebouwen (EPBD III) ligt bij de projectontwikkelaar en de gemeente is bevoegd gezag voor toezicht en handhaving op de eisen. De gemeente wil projectontwikkelaars stimuleren om de nieuwe richtlijnen ook op te nemen bij projecten die reeds in uitvoering zijn.

- We nemen geen rol in de uitrol en exploitatie van laadpalen op privaat terrein dat niet publiek toegankelijk is. Dit geldt ook voor burgers die parkeren op eigen terrein via bijvoorbeeld een Verenigingen van Eigenaren (VvE).

- We adviseren tot 2025 gebouweigenaren (o.a. van VvE's) bij bestaande woningbouw met meer dan twintig parkeervakken om de richtlijn ook over te nemen dat op hetzelfde terrein vanaf 2025 minimaal één laadpunt moet zijn aangelegd. De gebouweigenaar kan, naar gelang de lokale behoefte en lokale markt, zelf bepalen hoeveel oplaadpunten hij in totaal realiseert.

- Indien een woning-/utiliteitsgebouw is voorzien van een eigen parkeergelegenheid, is het aan de gebouweigenaar om laadpunten aan te leggen. We voorzien op deze locaties niet in de uitrol van openbare laadpunten…

- We attenderen VvE's op landelijke subsidies en ondersteuning omtrent de plaatsing van laadinfrastructuur voor VvE's via WoonWijzerWinkel Limburg

Uitrol semiopenbare laadpunten

Visie: Ladder van laden

Verlengd private aansluitingen (VPA), kabel over en onder het trottoir, is niet toegestaan.

Visie: Participatie van inwoners en ondernemers

De gemeente nodigt inwoners en ondernemers uit om het gesprek te voeren over welke wijze van plaatsing (openbaar of privaat) en uitrol (proactief, reactief of strategisch) in de betreffende situatie kan worden gerealiseerd.

- Een VPA is niet toegestaan o.a. het onbedoeld en onofficieel 'reserveren' van een openbare parkeerplek voor de woning, en/of eventuele kabels over het trottoir in de openbare ruimte. We sturen in plaats daarvan aan op een publieke laadpaal.

- We hebben belang bij efficiënt dubbelgebruik van semiopenbare laadpunten om zowel werknemers (overdag) als bewoners ('s nachts) te laten laden. Dit beperkt de druk op de openbare ruimte.

- Op aanvraag van bedrijven voorzien we in informatie over hoe semiopenbare laadpunten gerealiseerd en ingepast kunnen worden.

- Indien een nieuwe inrit gerealiseerd moet worden om een laadvoorziening op eigen terrein aan te leggen dient hiervoor een uitwegvergunning aangevraagd te worden. Deze zal getoetst worden conform de beleidsregels uitwegvergunning.

- Privaat laden tijdens wegwerkzaamheden: Op het moment dat de gemeente of een netbeheerder aan de weg aan het werken is, waardoor de toegang tot eigen terrein tijdelijk niet mogelijk is, zal er geen alternatief worden aangeboden. Lader dient dan tijdelijk bij een openbaar laadpunt te laden. Mogelijke extra kosten hiervoor worden niet vergoed door de gemeente.

Uitrol snellaadlaadpunten

Visie: Multimodaal gebruik

De gemeente heeft geen rol in de uitrol van snellaadpunten op parkeerterreinen van bedrijven, tankstations en truckparkings. Dit is tussen de netbeheerder Enexis en particuliere initiatieven.

- We voeren een reactief beleid op de realisatie van snellaadpunten dat zich beperkt tot het verlenen van relevante vergunningen en ontheffingen en het nemen van verkeersbesluiten.

Uitrol laders voor busvervoer

Bij het laden op de depots hebben we geen rol. Deze bevinden zich buiten de openbare ruimte. In onze gemeente is er tot 2025 geen zicht op bussen die laden met laders in de openbare ruimte (opportuniteitsladen).

Uitrol laders voor (internationaal) vrachtvervoer

Bij het laden op de distributiecentra hebben we geen rol. Deze bevinden zich buiten de openbare ruimte. In onze gemeente is er tot 2025 geen zicht op vrachtvervoer dat aangewezen is op laders in de openbare ruimte.



5

Uitvoering en organisatie

Uitvoering en organisatie

Gemeentelijke organisatie

De opschaling van laadinfrastructuur vraagt om grotere uitvoeringskracht en verdere professionalisering van het werkproces. Ook is het belangrijk dat het onderwerp structureel aandacht krijgt bij meerdere gemeentelijke afdelingen, die op de hoogte zijn van elkaars werk en visie, zoals mobiliteit, wonen, duurzaamheid, ruimtelijke ordening, industrie en toerisme.

Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur snel gaan, wordt het plaatsingsbeleid tussentijds geëvalueerd. Indien noodzakelijk wordt het beleid aangepast door het college en opnieuw vastgesteld door de raad. In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van dit beleid af te wijken.

Samenwerking en afstemming

Om de doelen uit onze laadvisie te behalen, werken we samen met verschillende partners, zoals de Samenwerkingsregio Zuid. Dit is een samenwerkingsverband tussen provincies Noord-Brabant en Limburg en de inliggende netbeheerders. De samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten bij de uitrol van laadinfrastructuur, onder andere door het delen van kennis en het organiseren van aanbestedingen voor laadpunten in de publieke ruimte. Daarnaast zijn de bewoners, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar we mee samenwerken en afstemmen.

Financiële kaders

Op basis van de huidige markt en in de context van de lopende aanbesteding kan de plaatsing van reguliere laadinfrastructuur worden uitgevoerd zonder financiële bijdrage van de gemeente. Voor verplaatsing of verwijdering van een strategische laadpaal wordt een gemeentelijke bijdrage van respectievelijk € 750,- en € 300,- gereserveerd.

Indien er aan een strategische laadpaal na twee jaar minder dan 2.400 kWh elektriciteit is afgenomen (2.400kWh staat ongeveer voor 70 keer een elektrische auto volladen), is een gemeentelijke bijdrage van € 1.500,- nodig. Wanneer de gemeente afspraken maakt met derden over het gebruik van een strategische laadpaal, reserveren de gemeente en de initiatiefnemer beiden € 750,- per laadpaal.

Op dit moment plaatst de gemeente geen strategische laadpalen. De benodigde financiën zullen gedekt worden uit de lopende budgetten voor reconstructies en verkeer. Mochten de kosten te hoog worden zal dit worden voorgelegd in de begroting of in een separaat raadsvoorstel.



Bijlage

Bijlage: Begrippenlijst

Laadpaal: Fysiek object met meestal één of twee laadpunten.

Laadpunt: De elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker wordt aangesloten. Reguliere laadpalen beschikken meestal over twee laadpunten. Een laadpunt kan ook verwerkt zijn in bijvoorbeeld een muurbox of lichtmast.

Laadplein: Een laadplein bestaat uit meer dan twee laadpunten voor elektrische voertuigen die een gedeelde netaansluiting hebben (bij publieke laadpalen) of die op een gedeelde groep achter de meter zitten.

Laadpunt voor regulier laden: Laadpunt met een vermogen van hoogstens 22kW.

Laadpunt voor snel laden: Laadpunt met een vermogen hoger dan 22 kW.

Kortparkeerladen: Snelladen aan het begin van de snellaadrange wordt 'kortparkeerladen' genoemd. Deze laadpalen worden vaak geplaatst op plekken waar de EV-rijder het laden kan combineren met een andere activiteit, zoals winkelen of vergaderen.

Ultrasnelladen: Snelladen aan de bovenkant van de range wordt ook wel ultrasnelladen of 'Ultra Fast Charging' (UFC) genoemd. Hierbij gaat het om laadvermogens van meer dan 150kW. Deze laadvermogens zijn gewenst voor zwaardere voertuigen.

Slim laden: Brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Minimaal betekent dit dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog.

Publiek toegankelijk laadpunt: Een laadpunt voor een elektrisch voertuig dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten.

Semipubliek toegankelijk laadpunt: Een laadpunt dat is opengesteld voor publiek op een private locatie. Bijvoorbeeld bij parkeergarages of tankstations. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn.

Privaat laadpunt: Een laadpunt op eigen terrein.

Laadpaalkleven: Het onnodig bezet houden van een elektrisch laadpunt door een elektrische auto.

Batterij elektrisch voertuig (BEV): Volledig elektrisch voertuig, waarbij een brandstofmotor ontbreekt. Dit in tegenstelling tot een Plug-In Hybride Elektrisch Voertuig (PHEV).

Charge Point Operator (CPO): De CPO is verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en exploitatie van laadpalen.

NAL-regio's: Zes samenwerkingsregio's die zijn voortgekomen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Gemeenten werken binnen deze regio's samen met de provincie en met de netbeheerder.

Zero-emissielogistiek (ZE-logistiek): Zonder uitstoot van schadelijke stoffen goederen verplaatsen voor bijvoorbeeld bouw, retail, afval, horeca, en e-commerce. Voertuigen rijden op elektriciteit of waterstof.

Zero-emissiezones (ZE-zones): Zones waarbinnen geen logistieke voertuigen mogen komen die emissies uitstoten.

CONCEPT