PLAATSINGSBELEID LAADINFRASTRUCTUUR

GEMEENTE STEIN

JUNI 2021

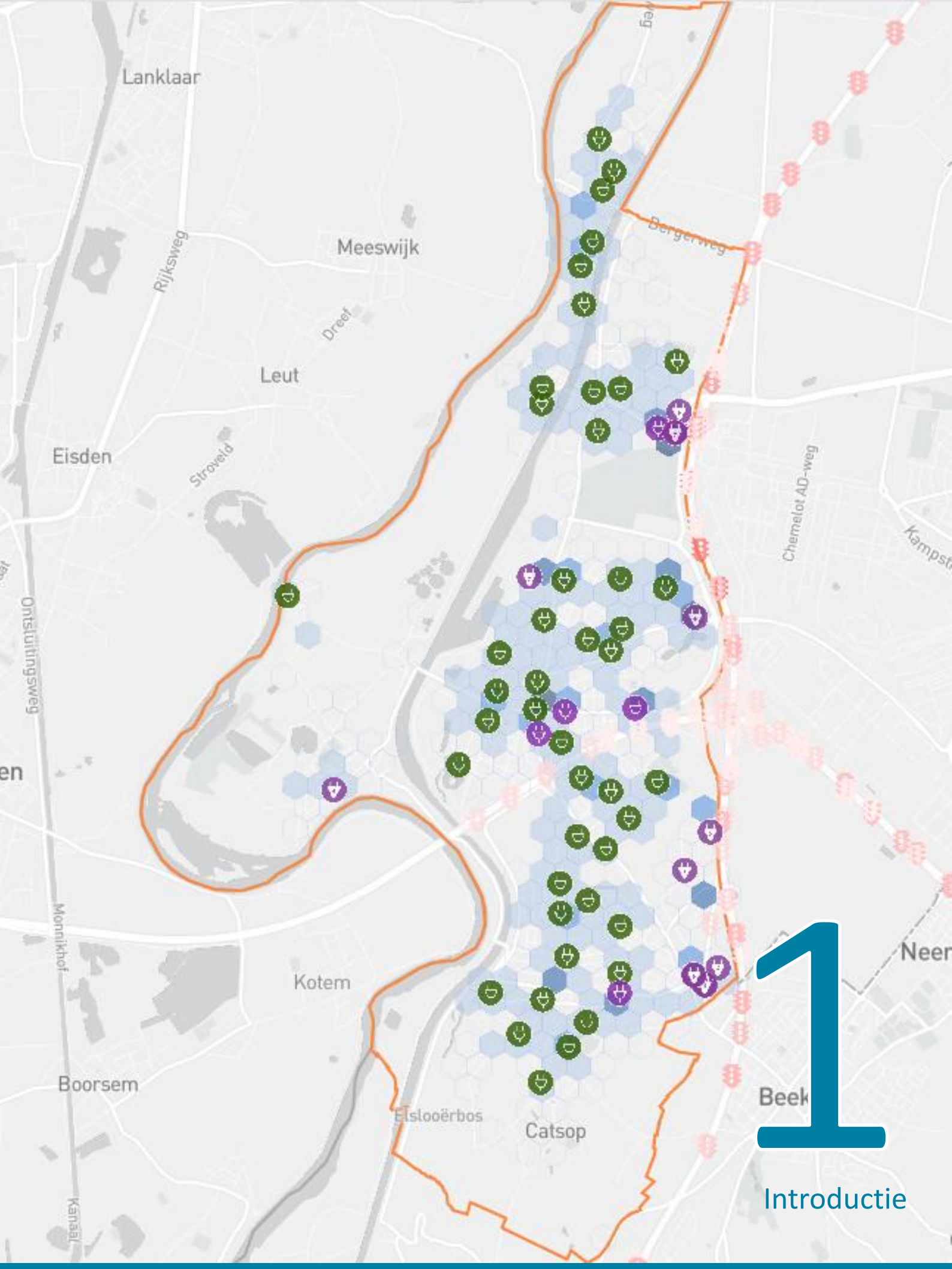
Geschreven door

Driven by Values & Kragten

Inhoudsopgave

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





1

Introductie

Inleiding

De gemeente Stein heeft de ambitie om in 2050 geheel energieneutraal zijn. Duurzame mobiliteit speelt een belangrijke rol om deze ambitie te bereiken. De komende drie jaar zet de gemeente een belangrijke stap met de plaatsing van circa 45 laadpalen in de openbare ruimte. Dit is echter nog maar het begin van een opeenvolging van ontwikkelingen waarmee mobiliteit in de gemeente Stein richting 2050 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 Stein op om uiterlijk medio 2021 een visie en plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur vast te stellen.

Doel & scope

Begin 2021 heeft het college in het 'Visiedocument Laadinfrastructuur' haar strategie voor de uitrol van laadinfrastructuur vastgesteld. Het plaatsingsbeleid geeft invulling aan de contouren die in deze visie zijn geschetst. Het plaatsingsbeleid 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 op veel plaatsen al een toenemende behoefte aan laadpunten en verwachten we een verdere toename. Dat blijkt ook uit de enquête begin 2021 onder inwoners en ondernemers van de gemeente Stein. Voor andere gebruikersgroepen, zoals busvervoer en zwaar vrachtvervoer, volgen we de ontwikkelingen en als nodig passen we onze visie en plaatsingsbeleid hierop aan.

Beleidsmatige context

Het plaatsingsbeleid gaat in op de beleidskeuzes die de gemeente Stein 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:

- Visiedocument laadinfrastructuur (2021)
- Aanbesteding plaatsing en exploitatie slimme laadinfrastructuur (2020-2022/2024)
- Mobiliteitsplan (2020)
- Parkeernota (2021)
- RES 1.0 Zuid-Limburg (2021)



2

Verwachte ontwikkelingen

Verwachte ontwikkelingen

We kennen verschillende gebruikersgroepen die (op termijn) overstappen naar elektrisch rijden, 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 een aantal jaar zal de groei van elektrische vrachtauto's zich aandienen.



Prognoses per gebruikersgroep

Personenvoertuigen

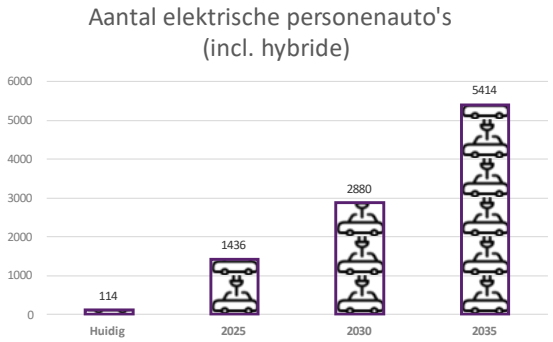
- Inwoners: De voornaamste laadoplossing voor bewoners met een eigen parkeerplaats is privaat laden op eigen terrein. Inwoners die elektrisch rijden en geen toegang hebben tot een privaat dan wel semipubliek laadpunt, zijn aangewezen op publieke laadpunten verspreid over de gemeente.

- 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 het centrum. 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)

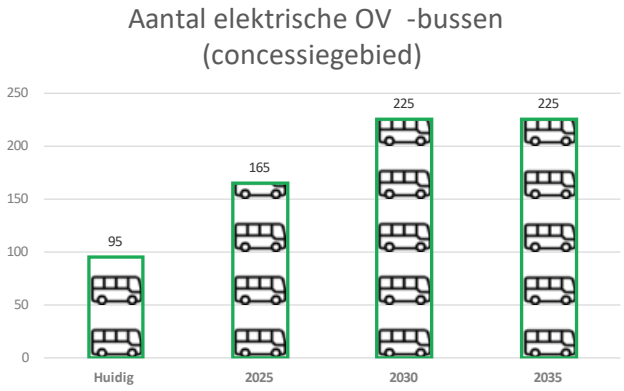
Bussen voor openbaar vervoer: Het regionaal busvervoer moet volgens de provincie in 2026 geheel emissievrij zijn.

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.

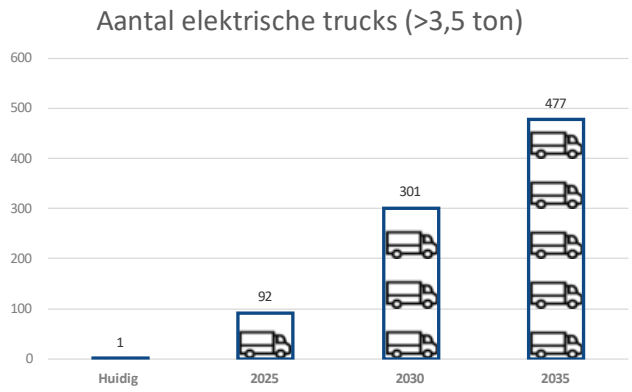
Mobiele werktuigen: Op dit moment is er voor deze gebruikersgroep geen behoefte aan laadinfrastructuur bekend bij de gemeente.

Vaartuigen: 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 thuis worden geladen. Er is een toenemende behoefte aan fietslaadpunten op strategische locaties, zoals toeristische trekpleisters. De realisatie van laadpunten voor elektrische fietsen valt buiten de openbare ruimte waar de gemeente voor verantwoordelijk is.



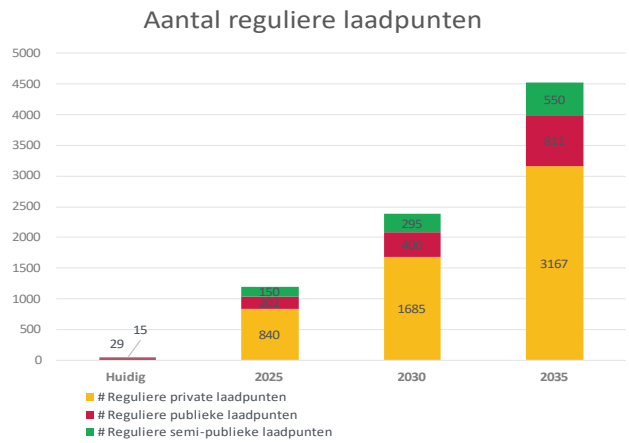
Prognose aantal elektrische OV-bussen binnen het concessiegebied (bron: RVO en Arriva)



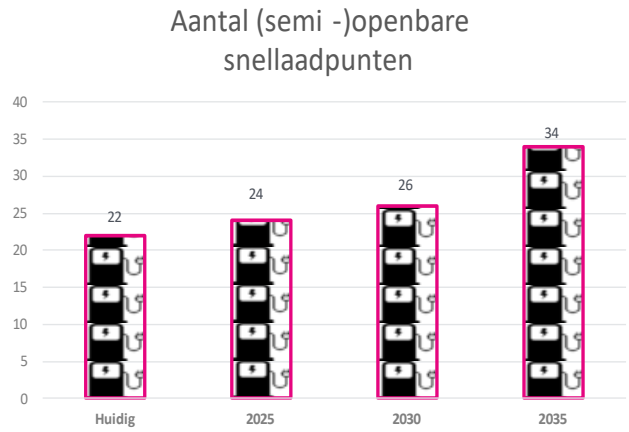
Prognose aantal elektrische trucks binnen in gemeente (bron: RVO en Klimaatmonitor)

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.



Prognose aantal reguliere laadpunten in gemeente (bron: RVO en Klimaatmonitor)



Prognose aantal (semi-)openbare snellaadpunten in gemeente (bron: RVO en Klimaatmonitor)

Momenteel zijn er ongeveer 45 reguliere laadpunten en 22 snellaadpunten in de gemeente. Van het totaal aantal laadpunten staan er momenteel 29 in de openbare ruimte. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's, doelgroepenvervoer en licht vrachtvervoer te voorzien zijn in totaal ongeveer 1.200 laadpunten nodig. Deze laadpunten moeten voorzien in de laadbehoefte in de gemeente van onder andere 1.400 elektrische personenauto's.

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 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. Afstemming hierover met de netbeheerder kan 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 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.



3

Uitwerking beleidskeuzes

Uitwerking beleidskeuzes

De beleidskeuzes van de gemeente zijn gebaseerd op de uitgangspunten zoals die zijn vastgesteld in het 'Visiedocument 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 actieve rol bij de proactieve 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.
- We zijn als juridisch eigenaar en beheerder van de openbare ruimte altijd betrokken bij het plaatsen van openbare laadpunten.
- Laadpaalexploitant Vattenfall exploiteert tot 2030 de laadpalen die in de periode 2020-2024 door hen worden geplaatst. We willen de exploitatie van laadpalen 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.

- 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 elektrisch motorvoertuig door middel van eigendom of een (meerjarige) leaseconstructie.

- Een deel van de persoons- en bestelbussen heeft meer parkeerruimte nodig dan reguliere personenvoertuigen. We kunnen hier bij de inrichting van laadlocaties (zoals laadpleinen) al rekening mee houden door bijvoorbeeld laadpalen te plaatsen bij bredere parkeerplekken.

- Aan de rand van centra en recreatieve voorzieningen (indien publiek) worden extra laadpunten gerealiseerd voor zowel bewoners als bezoekers.

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 gebruiken we als uitgangspunt. Door deelname aan de provinciale aanbesteding worden we hier momenteel (grotendeels) in gefaciliteerd.

- We kiezen daarnaast voor vraaggestuurde plaatsing, waarbij bewoners en forenzen een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt ('laadpaal volgt auto'). Daarna zoeken we op de plankaart een geschikte 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 vraaggestuurde plaatsing en plaatsing op basis van data willen we ook laadpunten kunnen realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen. Daarmee faciliteren we bezoekers van onze gemeente. Voor strategische plaatsing in het licht van de provinciale aanbesteding moet rekening worden gehouden met een gemeentelijke bijdrage (zie Financiële kaders).

- Daar waar beschermd dorpsgezicht is willen we de plaatsing van publieke laadinfrastructuur beperken.

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.

- Inwoners informeren en raadplegen we bij de uitrol realisatie van openbare laadpunten in en nabij woonwijken met een hoge parkeerdruk.

- We halen reacties op bij inwoners ten aanzien van de voorgestelde laadlocatie(s). Dit doen we o.a. via enquêtes waar plankaarten online beoordeeld kunnen worden. Begin 2021 hebben we dit gedaan met behulp van Maptionnaire.

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

- Om inwoners goed te informeren over de voorgenomen plaatsing van de laadpaal kondigen we het verkeersbesluit ook aan op de gemeentelijke website en/of op de gemeente-pagina van de huis-aan-huisbladen.

- Om inwoners goed te informeren over de voorgenomen plaatsing van de laadpaal versturen we direct aanwonenden een brief om hen te attenderen op het gepubliceerde verkeersbesluit en de mogelijkheid om bezwaar te maken.

Openbare laadpalen bij gemeentelijke voorzieningen

Visie: Laadopstelling

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

- We stimuleren in ons uitvoeringsmodel van openbare laadpunten het realiseren van laadpunten bij gemeentelijk voorzieningen waar de gemeente eigenaar is van het terrein (bijv. gemeentehuis, woningcoöperatie, medisch centrum, etc.).

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. Vervuiling van het straatbeeld, 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: er is geen sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen binnen de komende vier jaar

- Buiten de openbare ruimte: plaatsing van laadpalen vindt bij voorkeur op publiek toegankelijke locaties buiten de openbare ruimte plaats, zoals publieke parkeergarages.

- 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. Plaatsing van laadpunt en bebording gaat altijd vooraf aan definitieve afstemming met de gemeente.

- 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;

- Niet plaatsen in winkelstraten.

- Laadbehoefte: binnen de directe omgeving is geen andere oplaadpaal in de openbare ruimte beschikbaar. Is er wel een oplaadpaal met twee gereserveerde parkeervakken beschikbaar én wordt deze oplaadpaal intensief gebruikt, 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'.

- Concentratie: het clusteren van laadpunten in laadpleinen vergroot de vindbaarheid van laadpunten voor elektrische rijders en verkleint de impact voor de omgeving. Tevens kunnen we hiermee parkeren reguleren. 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 wordt gerealiseerd bij de ingangen van woonbuurten. 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 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.

- 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 laad-punten 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 gebouweigenaren (o.a. van VvE's) bij bestaande woningbouw met meer dan twintig parkeervakken stimuleren 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.

Uitrol semiopenbare laadpunten

Visie: Ladder van laden

Verlengd private aansluitingen (VPA) worden niet gefaciliteerd.

Visie: Participatie van inwoners en ondernemers

Op aanvraag van bedrijven voorziet de gemeente in informatie over hoe semi openbare laadpunten gerealiseerd en ingepast kunnen worden

- Een VPA is niet wenselijk o.a. in verband met Vrije Energie Keuze, 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.

Uitrol snellaadlaadpunten

Visie: Multimodaal gebruik

De gemeente heeft geen rol in de uitrol van snellaadpunten op parkeerterreinen van bedrijven, tankstations en truckparkings.

- 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 depots 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.

...



4

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.

Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur snel gaan, wordt het plaatsingsbeleid tussentijds geëvalueerd. Indien noodzakelijk wordt het beleid aangepast en opnieuw vastgesteld door het college. 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, 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.



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.