gemeente
eijsden-margraten

Aan de gemeenteraad

Raadsvoorstel

Onderwerp
Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur

Beslispunt(en)
Het plaatsingsbeleid laadinfrastructuur vast te stellen

Toelichting

Aanleiding / motivering
De gemeente Eijsden-Margraten heeft de ambitie om in 2050 energieneutraal te zijn. Duurzame mobiliteit speelt een belangrijke rol om deze ambitie te bereiken. In de periode 2022-2025 zet de gemeente een belangrijke stap met de plaatsing van circa 150 publieke laadpunten in de openbare ruimte. Dit is echter nog maar het begin van een opeenvolging van ontwikkelingen waarmee mobiliteit in de gemeente Eijsden-Margraten richting 2050 duurzamer wordt. Het plaatsingsbeleid helpt de gemeente bij de uitrol van elektrische laadinfrastructuur voor personenvervoer, doelgroepenvervoer en licht vrachtvervoer.

In dit raadsvoorstel nemen wij u kort mee in de ontwikkelingen van elektrisch vervoer, de voorgestelde visie op de laadinfrastructuur, beleidskeuzes ten aanzien van laadinfrastructuur, uitvoering en organisatie. In dit raadsvoorstel lichten we een en ander kort toe. Meer informatie of diepgang treft u aan in het bijgevoegde rapportage plaatsingsbeleid Laadinfrastructuur.

Relatie met bestaand beleid en strategische visie / integraliteit
Binnen de meerjarenbegroting valt het beleid ten aanzien van de laadinfrastructuur onder het prioritaire programma duurzaamheid en klimaatverandering. De uitvoering past binnen het prioritaire thema Wonen, waarbij het gaat over het nemen van verkeersbesluiten en het inrichten van de openbare ruimte.

1. Visie op laadinfrastructuur
   In ons Gemeentelijke beleidsplan Verkeer en Vervoer hebben we onder het Thema Duurzaamheid de ambitie uitgesproken om de verduurzaming van mobiliteit en daarmee de opkomst van elektrische voertuigen in onze gemeente te stimuleren. Algemene uitgangspunten hierbij zijn: We focussen ons op de meest urgente opgave, zijnde het elektrische rijden; we hanteren de ladder van laden, wat betekent dat eerst gekeken wordt naar laden op eigen terrein, dan mogelijk op semi openbaar terrein (bijvoorbeeld verzorgingstehuis) en dan pas op openbaar terrein. We werken niet mee aan verlengde private aansluitingen, gelet op onze zorgplicht in de openbare ruimte en de juridische complexiteit om dit te regelen. We zetten in op multimodaal gebruik, waarbij zowel eigen inwoners, als forenzen en bezoekers de laadpalen kunnen gebruiken. We werken aan een proactieve uitrol van het openbare laadnetwerk.
   Specifieke uitgangspunten zijn: laadopstellingen worden zoveel mogelijk geplaatst op grotere parkeerplaatsen. Als er sprake is van een hoge parkeerdruk wordt, indien mogelijk uitgeweken

naar een plek waar de parkeerdruk lager is. We sturen daarnaast op toeristisch aantrekkelijke plekken en winkelcentra.

2. Ontwikkelingen
In het klimaatakkoord is afgesproken dat in 2030 alle nieuwe auto's emissievrij moeten zijn. Om dit moment is de batterij-elektrische auto's het meest vergaand ontwikkeld en worden de waterstof voertuigen nog verder ontwikkeld. Volgens de prognoses uit het klimaatakkoord en de nationale agenda laadinfrastructuur zijn in 2030 nationaal naar schatting ongeveer 1,8 miljoen laadpunten nodig. Een grote opgave voor de openbare ruimte, laadinfrastructuur en het elektrische stroomnet. Voor Eijsden-Margraten geldt volgens de prognoses op dit moment dat in 2030 4566 auto's elektrisch zijn en in 2035 7910 auto's. Gelet op onze woningmarkt zullen veel eigenaren beschikken over een eigen laadvoorziening op eigen terrein. Om aan de laadbehoefte te voorzien, zullen in de openbare ruimte ongeveer 340 laadpunten aanwezig moeten zijn in 2025. Dit zijn dan 170 laadpalen. Op dit moment beschikken we over 44 laadpunten = 22 laadpalen. In de periode 2025-2030 zal dit worden verdubbeld.

3. Uitwerking beleidskeuzes
Concreet betekent dit dat de gemeente rekening houdt met de opkomst van de elektrische voertuigen en een actieve rol pakt bij de proactieve uitrol van reguliere laadpunten in de openbare ruimte. Laadinfrastructuur wordt bij voorkeur gebruikt door verschillende berijders met diverse modaliteiten, waarbij gedeeld gebruik van openbare laadpalen door inwoners, forenzen bezoekers, toeristen en recreanten wordt gestimuleerd. De laadinfrastructuur wordt proactief uitgerold op basis van buurtprognoses en laadbehoefte in de gemeente, zodat op termijn voor iedereen binnen 300 meter loopafstand een openbare laadpaal aanwezig is. Daar waar de uitrol van laadinfrastructuur achter loopt op de lokale behoefte is het mogelijk om een openbare laadpaal aan te vragen via het gemeenteloket. Bovendien kan de gemeente op eigen initiatief besluiten tot plaatsing van een openbare laadpaal op een strategische locatie. Openbare laadplaatsen worden allereerst geplaatst bij bestaande parkeerclusters en bij gemeentelijke voorzieningen waarbij combinatiegebruik wordt gestimuleerd. De laadopstelling wordt onderhoudsarm ingericht. Is er sprake van parkeerdruk, dan worden de laadpalen waar mogelijk geplaatst daar waar de parkeerdruk relatief lager is. Vervuiling van straatbeeld, claimgedrag van berijders en verdrukking van overige plaatselijke belangen wordt zoveel mogelijk voorkomen.

4. Uitvoering en organisatie
De gemeente heeft deelgenomen aan een provinciale aanbesteding welke is gehouden door de provincies Limburg en Noord-Brabant. Vattenfall heeft deze aanbesteding gewonnen en is verantwoordelijk voor de uitrol van de laadinfrastructuur in de provincie Limburg en Noor-Brabant en dus ook in Eijsden-Margraten. De gemeente dient voorgestelde locaties te beoordelen aan de hand van bovenstaand beleid en dient de verkeersbesluiten te nemen om parkeerplaatsen aan te wijzen voor het opladen van elektrische voertuigen. De autolaadpaal is eigendom van Vattenfall, wat betekent dat Vattenfall verantwoordelijk is voor beheer en onderhoud en de exploitatie.
De 22 reeds bestaande laadpalen worden door verschillende partijen geëxploiteerd. Naar de toekomst toe willen we vanuit bedrijfsvoerings-oogpunt graag 1 exploitant van de laadinfrastructuur hebben.

Gevolgen

Burgerparticipatie, toelichting en verantwoording
We hechten er waarde aan om ondernemers en bewoners bij dit beleidsthema te betrekken. Zo heeft de plankaart voor de laadinfrastructuur in de zomer 2022 ter inzage gelegen en hebben we de reacties op deze kaart verwerkt.
We beschikken over een digitaal loket waarbij ondernemers en inwoners een laadpaal kunnen aanvragen.
We publiceren conform de Algemene wet bestuursrecht de concept verkeersbesluiten en de (verzamel)verkeersbesluiten als we parkeerplaatsen aanwijzen voor het opladen van elektrische voertuigen.

Financiële en personele aspecten, incidenteel / structureel, begrotingspost
Aan dit beleid zijn geen noemenswaardig kosten verbonden. De plaatsing en exploitatie van de laad infrastructuur komt voor rekening van Vattenfall. Als wij als gemeente vanuit strategische overwegingen ergens een laadpaal willen laten plaatsen en het verbruik is minder dan 2400 kWh in 2e jaar, is een eenmalige bijdrage verschuldigd van € 1.500,- per laadpaal.
We merken wel dat er personele consequenties aan de uitrol van laadinfrastructuur kleven:
Er is personele capaciteit nodig voor het beoordelen van de voorgestelde locaties, het voorbereiden van verkeersbesluiten conform de Algemene wet bestuursrecht en de procedure hierin volgen met mogelijkheid voor bezwaar en beroep. Daarnaast denken sommige gebruikers ten onrechte dat de gemeente aanspreekpunt is voor het melden van problemen klachten en storingen die vervolgens doorverwezen moeten worden naar de exploitant van de laadpaal.

Planning, uitvoering en evaluatie
Vattenfall probeert jaarlijks 40-50 openbare laadpunten te realiseren. Hiermee is in 2022 gestart en het streven is om in 2030 de gewenste 340 laadpunten gerealiseerd te hebben. De laadpalen zijn dusdanig uitgerust dat Vattenfall en de gemeente het gebruik kunnen monitoren. Op deze manier kan de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk worden gevolgd en waar mogelijk/nodig/wenselijk worden bijgestuurd.

Communicatie
Regelmatig zorgen we voor communicatie naar onze burgers. Ten aanzien van de verkeersbesluiten, maar ook ten aanzien van beheer en exploitatie. Daarnaast kunnen de gebruikers van elektrische voertuigen via een app zien waar beschikbare laadpunten aanwezig zijn in onze gemeente.

Maatschappelijke effecten
Het maatschappelijk effect is door op proactieve wijze de uitrol van laadpunten voor elektrisch vervoer te organiseren, het gebruik van elektrisch vervoer gestimuleerd wordt het gebruik van fossiele brandstoffen verminderd wordt.

Privacy
nvt

Risico's
Grootste risico is of onze elektrische infrastructuur de vraag wel aankan. Enexis monitort dit en stuurt waar mogelijk hierin bij. Voor individuele laadpalen is dit geen probleem. Deze hebben een maximaal vermogen van 22kW en vallen onder een reguliere kleinverbruik aansluiting. Bij de aanleg van laadpleinen, snelladers en logistieke laders kan het probleem van beschikbare netcapaciteit wel gaan spelen.

Het college van Eijsden-Margraten
De gemeentesecretaris, De voorzitter,

Drs. M.A.G. Gerits Drs. G.J.M. Cox

gemeente
eijsden-margraten

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Eijsden-Margraten

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders;

gelet op de behandeling in de Dialoogvergadering;

Besluit:

Het Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur gemeente Eijsden-Margraten (bijlage 1) vast te stellen

Aldus besloten in de openbare vergadering van 28 maart 2023.

De griffier,

Mr. M. Verbeet

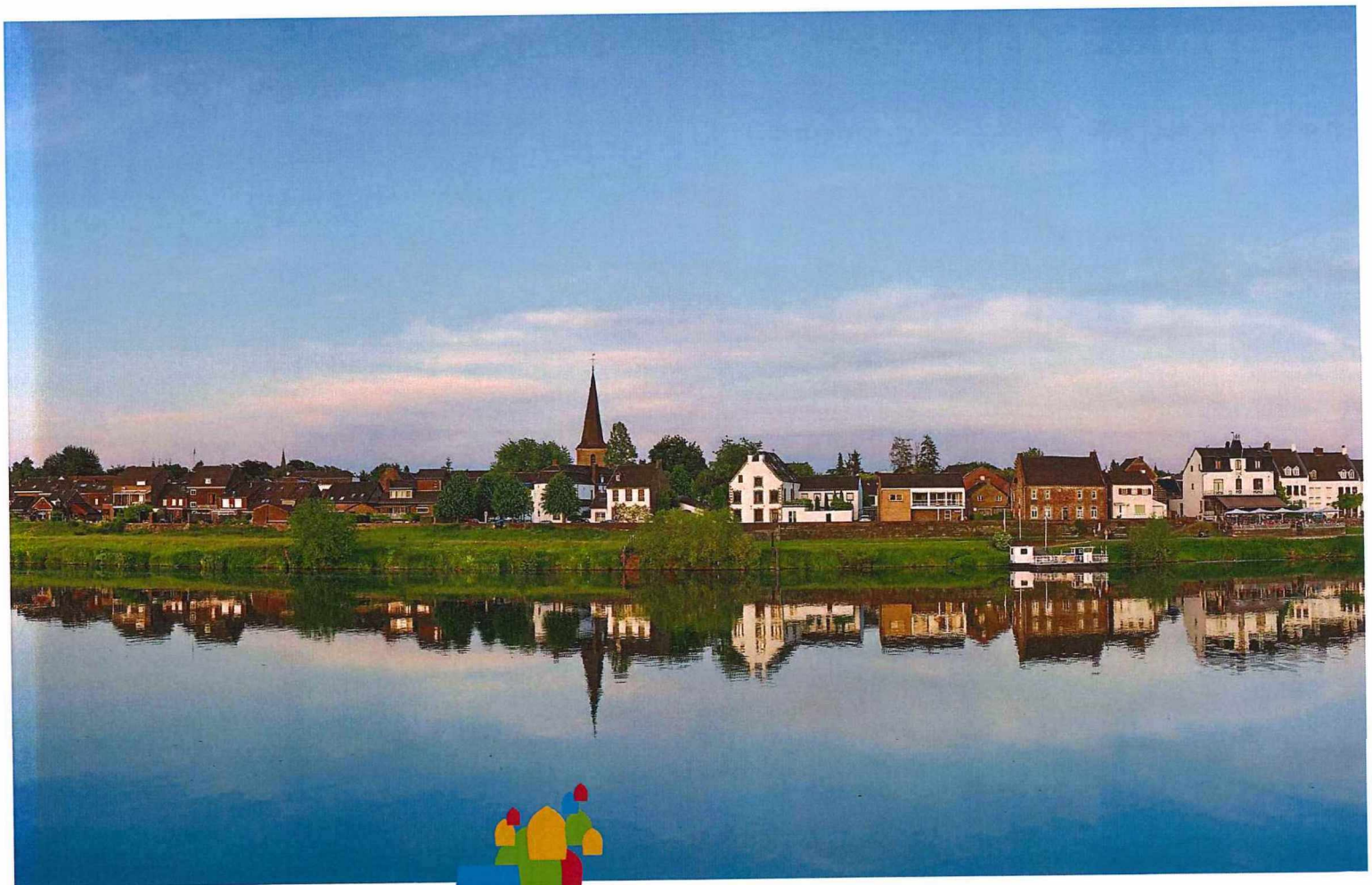
De voorzitter,

Mr. A. P. Krijnen

Plaatsingsbeleid Laadinfrastructuur

Gemeente Eijsden-Margraten

Januari 2023



gemeente
eijsden-margraten

gemeente eijsden-margraten

Inhoudsopgave

MANAGEMENTSAMENVATTING .....

INLEIDING 1

VERWACHTE ONTWIKKELINGEN 3

VISIE OP LAADINFRASTRUCTUUR 10

UITWERKING BELEIDSKEUZES 14

UITVOERING EN ORGANISATIE 22

BIJLAGE: BEGRIPPENLIJST 24

Managementsamenvatting

Inleiding

De gemeente Eijsden-Margraten heeft de ambitie om in 2040 energieneutraal te zijn. Duurzame mobiliteit speelt een belangrijke rol om deze ambitie te bereiken. In de periode 2022-2025 zet de gemeente een belangrijke stap met de plaatsing van circa 150 publieke laadpalen in de openbare ruimte. Dit is echter nog maar het begin van een opeenvolging van ontwikkelingen waarmee mobiliteit in de gemeente Eijsden-Margraten richting 2050 duurzamer wordt. Het plaatsingsbeleid helpt de gemeente bij de uitrol van laadinfrastructuur voor personenvervoer, doelgroepenvervoer en licht vrachtvervoer.

Verwachte ontwikkelingen

Rondom elektrisch vervoer zijn op basis van beleidskeuzes en landelijke prognoses tot 2050 een aantal ontwikkelingen te verwachten. De toename van het aantal elektrische personenauto's, elektrische bussen voor openbaar vervoer en elektrische vrachtauto's betekent ook dat er meer behoefte is aan laadpunten (zowel privaat als (semi-)publiek). Door in te spelen op de prognoses voor de behoefte aan private en publieke laadpunten en ontwikkelingen zoals slim laden nauwlettend te volgen, kan dit plaatsingsbeleid bijdragen aan een gecontroleerd verloop van de mobiliteitstransitie op het gebied van personenvervoer, openbaar vervoer en (licht) vrachtvervoer.

Visie op laadinfrastructuur

De gemeente Eijsden-Margraten spreekt de ambitie uit om de verduurzaming van mobiliteit – en daarmee de opkomst van elektrische voertuigen – in de gemeente te stimuleren. De visie op laadinfrastructuur bestaat daarom uit een set aan algemene uitgangspunten en een set aan specifieke uitgangspunten voor openbare laadpalen en laadpunten bij woningbouw en utiliteitsbouw.

Algemene uitgangspunten zijn als volgt:

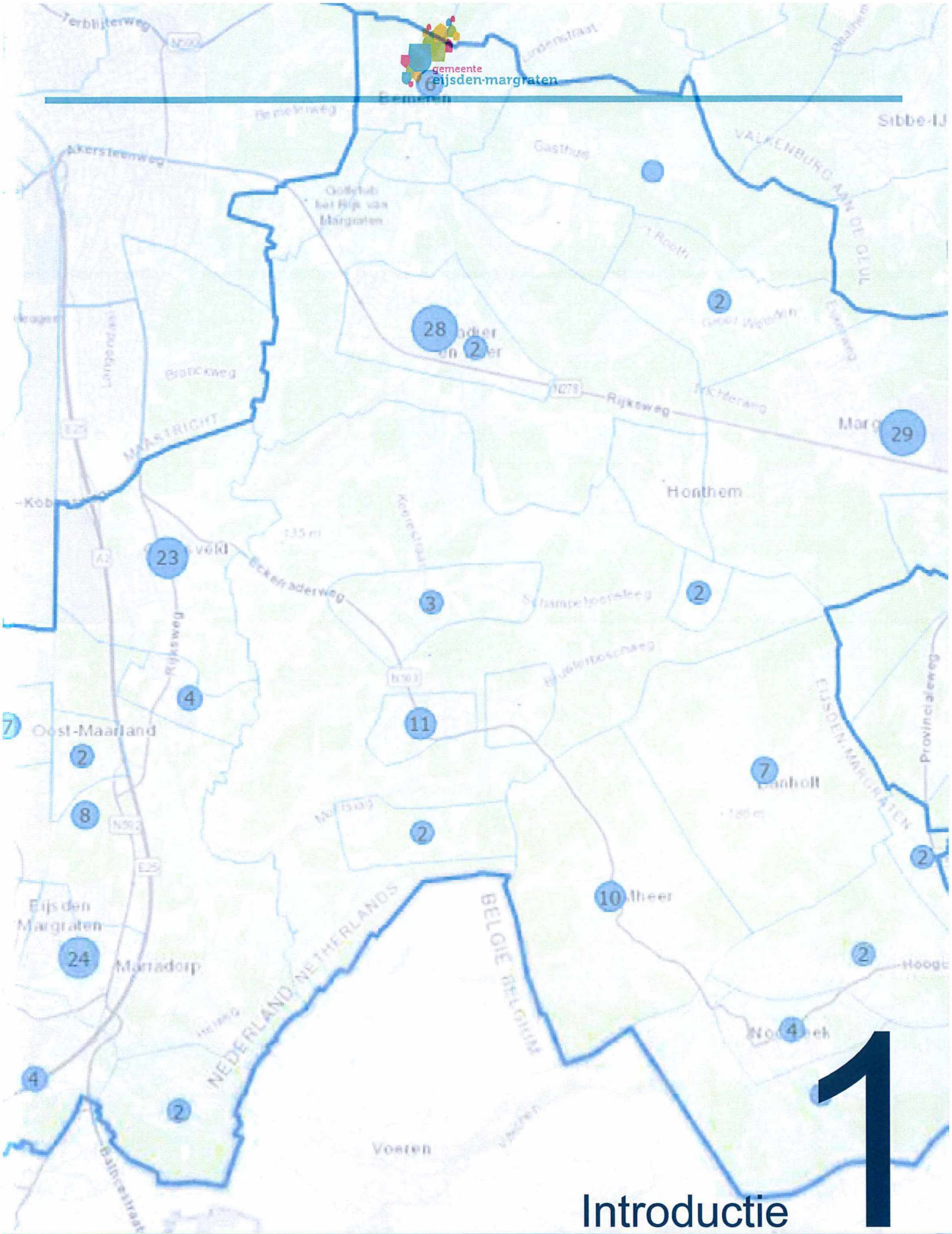
- Focus op meest urgente opgave: op dit moment leent alleen de elektrificatie van voertuigen zich voor de benodigde opschaling van zero emissie mobiliteit voor 2030.
- Ladder van Laden: bij de uitrol van laadinfrastructuur wordt de 'Ladder van Laden' aangehouden (eerst privaat, dan semipubliek, dan openbare ruimte).
- Multimodaal gebruik: laadinfrastructuur wordt bij voorkeur gebruikt door verschillende bestuurders met diverse modaliteiten (woon, werk, bezoek).
- Verlengd private aansluitingen (VPA) worden niet meer gefaciliteerd, omdat deze niet als volwaardige openbare laadpunten kunnen worden ingezet.
- Proactieve uitrol: Laadinfrastructuur wordt vooruitlopend op concrete aanvragen geplaatst op basis van prognoses.
- 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.

Uitwerking beleidskeuzes

De beleidskeuzes van de gemeente zijn gebaseerd op bovenstaande uitgangspunten die opgesteld zijn in de 'Visie op laadinfrastructuur'. Ten behoeve van uniformiteit van het gemeentelijk beleid laadinfrastructuur in interregionale context is bij de totstandkoming rekening gehouden met de uitgangspunten die zijn vastgesteld door de Samenwerkingsregio Zuid en het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur. In dit hoofdstuk worden de gemaakte beleidskeuzes uitgewerkt tot concrete uitgangspunten.

Uitvoering en organisatie

De opschaling van laadinfrastructuur vraagt om grotere uitvoeringskracht en verdere professionalisering van het werkproces binnen de gemeente Eijsden-Margraten. Om de doelen uit de laadvisie te behalen moet ook samengewerkt worden met verschillende partners, waaronder de Samenwerkingsregio Zuid. Daarnaast zijn de bewoners, de netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar mee samengewerkt en afgestemd wordt. Ook is monitoring van de gebruiksdata van laadpunten in de publieke ruimte van belang om de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk te volgen en waar nodig/wenselijk bij te sturen.



1 Introductie

Inleiding

De gemeente Eijsden-Margraten heeft de ambitie om in 2040 energieneutraal te zijn. Duurzame mobiliteit speelt een belangrijke rol om deze ambitie te bereiken. In de periode 2022-2025 zet de gemeente een belangrijke stap met de plaatsing van circa 150 publieke laadpalen in de openbare ruimte. Dit is echter nog maar het begin van een opeenvolging van ontwikkelingen waarmee mobiliteit in de gemeente Eijsden-Margraten 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 1,8 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 Eijsden-Margraten op om op korte termijn een visie en plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur vast te stellen.

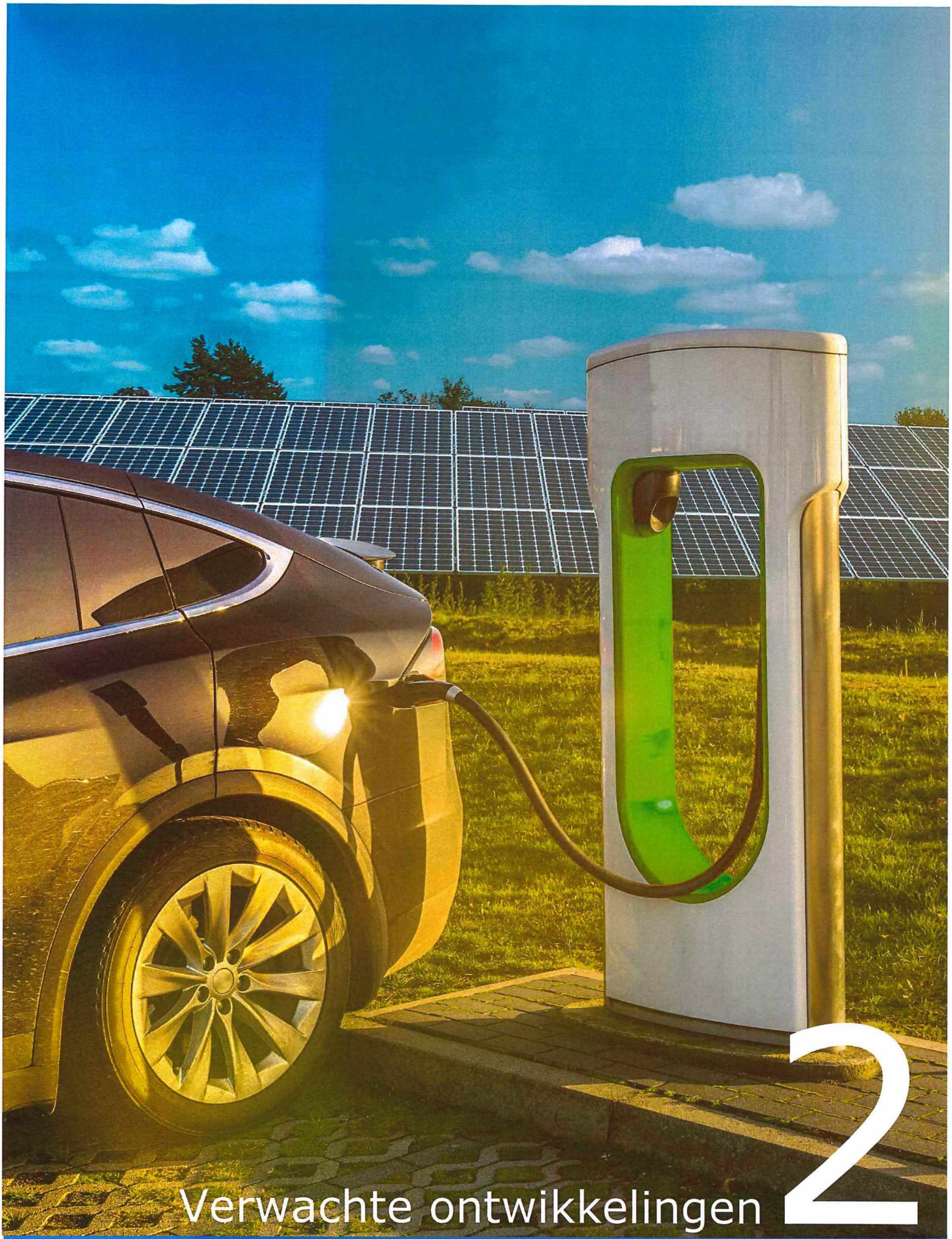
Doel & scope

Dit document omvat de strategie voor de uitrol van laadinfrastructuur van de gemeente. Het beleid geeft invulling aan de contouren die in de visie worden 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. 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 Eijsden-Margraten 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:

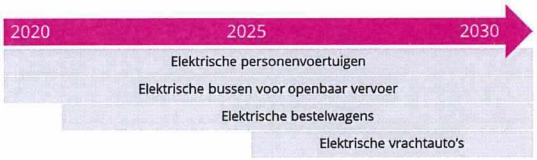
- Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (2021)
- Aanbesteding plaatsing en exploitatie slimme laadinfrastructuur (2020-2022/2024)
- RES 1.0 Zuid-Limburg (2021)



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 qua elektrische voertuigen de afgelopen jaren al erg snel en dit zal doorzetten. Hier komen op korte termijn de elektrische bestelvoertuigen bij. De komende jaren zal ook de groei van elektrische vrachtauto's zich aandienen.



Actieradius

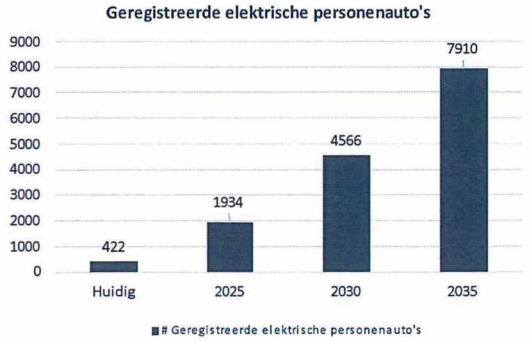
De prijs van batterijen is de afgelopen jaren gedaald en mede daardoor is het bereik van elektrische auto's toegenomen. Dankzij nieuwe batterijtechnieken wordt het daarnaast in de toekomst mogelijk om dezelfde hoeveelheid elektriciteit in kleinere batterijen op te slaan. De verwachting is dat fabrikanten enerzijds zullen kiezen voor het produceren van (luxe) auto's met een hogere actieradius en anderzijds voor het produceren van grote aantallen betaalbare auto's met een beperktere actieradius. Hierdoor wordt elektrisch rijden bereikbaar voor het grote publiek.

Op dit moment zijn de meeste elektrische auto's nog in het bezit van mensen die veel (lease-)kilometers maken en vaak de mogelijkheid hebben om op eigen terrein en/of bij de werkgever te laden. De komende tijd zullen ook mensen die minder kilometers maken en minder behoefte hebben aan een grote actieradius overgaan op elektrisch rijden. Deze mensen hebben vaak ook minder gelegenheid om op eigen terrein te laden. Dit heeft allemaal invloed op de laadbehoefte in de publieke ruimte. Hoe groot de publieke laadbehoefte uiteindelijk gaat zijn is nog moeilijk precies vast te stellen, maar dat de publieke laadbehoefte de komende jaren sterk gaat stijgen staat vast. Hierop anticiperen wij door proactief laadpalen te plaatsen in de publieke ruimte.

Prognoses per gebruikersgroep

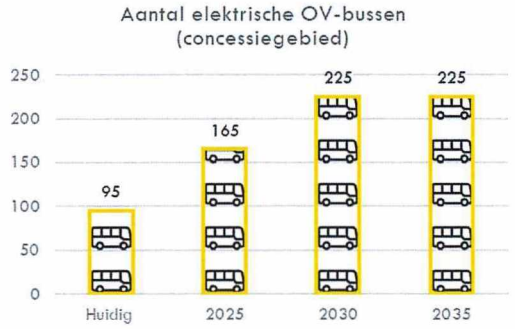
- Inwoners: De voornaamste laadoplossing voor bewoners met een eigen parkeerplaats is privaat laden op eigen terrein. Inwoners die elektrisch rijden en geen toegang hebben tot een privaat of semipubliek laadpunt, zijn aangewezen op publieke laadpunten verspreid over de gemeente.
- Forenzen: De laadbehoefte van werkgerelateerd bezoek wordt waar mogelijk ingevuld met private en semipublieke laadpunten bij onder andere kantorencomplexen, (overheids)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.



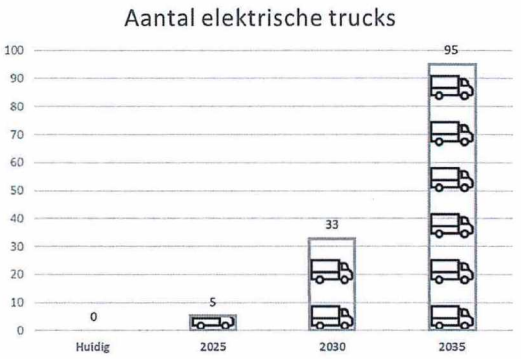
Figuur 1 Prognose aantal elektrische personenauto's in gemeente, incl. hybride (bron: RVO en Klimaatmonitor)

- Bussen voor openbaar vervoer: Het regionaal busvervoer moet in de Provincie Limburg in 2026 geheel emissievrij zijn.



Figuur 2 Prognose aantal elektrische OV-bussen binnen het concessiegebied (bron: RVO en Arriva)

- 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.

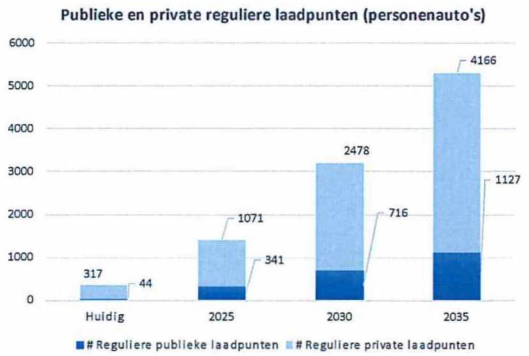


Figuur 3 Prognose aantal elektrische trucks binnen in gemeente (bron: RVO en Klimaatmonitor)

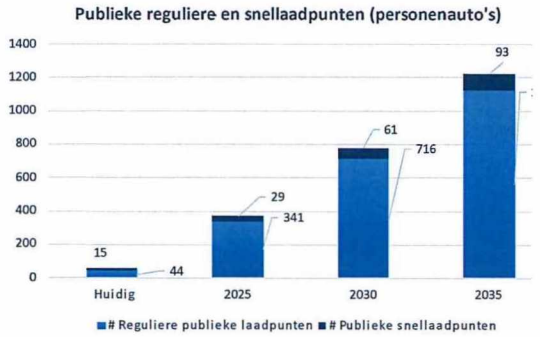
- Mobiele werktuigen: Op dit moment is er voor deze gebruikersgroep (nog) geen behoefte aan laadinfrastructuur bekend bij de gemeente.
- Vaartuigen: Op dit moment is er voor deze gebruikersgroep (nog) geen behoefte aan laadinfrastructuur bekend bij de gemeente. Indien de behoefte in de toekomst ontstaat, zullen de jachthavens op eigen terrein zelf in de behoefte voorzien.
- 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 strategische locaties, zoals het centrumgebied en toeristische locaties.

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.



Figuur 4 Prognose aantal reguliere laadpunten in gemeente Eijsden-Margraten, publiek en privaat (bron: RVO en Klimaatmonitor)



Figuur 5 Prognose aantal (semi-)publieke (snellaad)punten in gemeente Eijsden-Margraten (bron: RVO en Klimaatmonitor)

Momenteel zijn er ongeveer 350 reguliere laadpunten en 15 snellaadpunten in de gemeente. Van het totaal aantal laadpunten staan momenteel 44 laadpunten (=22 laadpalen) in de openbare ruimte.

Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's, doelgroepenvervoer en licht vrachtvervoer te voorzien zijn in totaal ongeveer 1400 laadpunten nodig. Bijna 1100 van deze laadpunten zullen op eigen terrein van inwoners en bedrijven gerealiseerd worden. Ongeveer 340 laadpunten (≈170 laadpalen) zullen in de openbare ruimte gerealiseerd moeten worden. Deze laadpunten moeten voorzien in de laadbehoefte van forenzen, bezoekers en bewoners van Eijsden-Margraten, waarvan er in 2025 naar verwachting bijna 2000 in het bezit zijn van een elektrische auto.

Tussen 2025 en 2030 wordt vervolgens een ruime verdubbeling van het aantal elektrische voertuigen en de benodigde laadinfrastructuur voorzien.

Realisatie van private laadpunten

De realisatie van laadpunten op privaat terrein vindt plaats door de woningeigenaar, gebouweigenaar 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 transport schaarste op het lokale elektriciteitsnet voorkomen.

Realisatie van snellaadpunten

(Advies) 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. Zo is in Margraten aan de Fremme een remise van Arriva.

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.

Slim laden

Slim laden is een brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Een laadsessies kan bijvoorbeeld sneller of langzamer verlopen. Minimaal betekent slim laden dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt qua kosten, duurzaamheid of belasting van het elektriciteitsnet.

Een ander aspect van slim laden is bi-directioneel laden. Bij bi-directioneel laden kan het elektrische voertuig stroom terugleveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Hiermee kunnen pieken en dalen in het energieverbruik worden gebalanceerd. Bi-directioneel laden staat nog in de kinderschoenen, maar binnen de Proeftuin Slimme Laadpleinen wordt de techniek al volop getest.

Energietransitie

De energietransitie heeft grote impact op het elektriciteitsnetwerk. Duurzame bronnen als zon en wind geven piekmomenten in het aanbod, terwijl bijvoorbeeld aardgasvrije wijken voor een grotere vraag zorgen. Binnen dit complexe plaatje neemt het groeiende aantal elektrische voertuigen ook een plek in.

Als door al deze veranderingen netproblemen ontstaan, kan dat tot hoge maatschappelijke kosten leiden, de uitrol van laadinfrastructuur sterk vertragen en een risico betekenen voor het halen van onze ambities in laadinfrastructuur en voor de brede energietransitie. De netbeheerders staan voor de uitdaging ervoor te zorgen dat het net deze verandering aankan. Het is daarom onze verantwoordelijkheid om tijdig, op basis van prognoses, aan te geven welke laadinfrastructuur gewenst is voor de komende jaren. De netbeheerder kan vervolgens inzicht geven over de haalbaarheid en eventueel maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het net is.

Deze informatie nemen we ook mee in de Regionale Energiestrategie (RES) en de netimpactberekening die in dat kader periodiek wordt uitgevoerd.

Ons uitgangspunt is dat de stroom op publieke laadinfrastructuur groen is. De laadpunten in de publieke ruimte zijn tevens geschikt voor slim laden, wat de piekvraag vermindert.

Waterstof

Naast elektrische voertuigen zet zowel Nederland als Europa in op waterstof als energiedrager en 'brandstof' voor met name zware emissievrije voertuigen. De ontwikkeling van waterstof is nog niet zo ver als batterij-elektrisch. Het aanbod vulpunten, betaalbare voertuigen en groene waterstof is nog heel beperkt en erg duur. De gemeente Eijsden-Margraten volgt deze ontwikkelingen op afstand.



3 Visie op laadinfrastructuur

Visie op laadinfrastructuur

De gemeente Eijsden-Margraten 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 Eijsden-Margraten 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. De ladder werkt als volgt:

  1. In eerste instantie wordt een e-rijder geacht op eigen terrein te laden. Dit wordt als het meest wenselijk gezien, omdat dan de parkeerdruk in de openbare ruimte niet onnodig toeneemt. Ook is vooralsnog het laden op eigen terrein veelal goedkoper dan bij een publieke laadpaal.

  2. In tweede instantie heeft semipubliek laden prioriteit, bijvoorbeeld in de parkeergarage om de hoek of bij een nabijgelegen bedrijf / winkelcentra op het parkeerterrein.

  3. Pas wanneer deze opties niet mogelijk of onvoldoende toereikend zijn om de vraag naar laden voldoende te faciliteren, wordt de mogelijkheid geboden om in de openbare ruimte te laden.

- Verlengd private aansluitingen (VPA) worden niet meer 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 het trottoir is ongewenst en is juridisch zeer complex.

- 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 aan rijkswegen 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. Deze 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. Hiermee bieden we transparantie, halen we kennis op bij bewoners over goede locaties of plekken die juist vermeden moeten worden. Daarnaast geven we context over elektrisch rijden en laden in relatie tot duurzaamheid, waarmee we inwoners willen enthousiasmeren.

Specifieke uitgangspunten openbare laadpalen:

- Laadopstelling: Openbare laadpalen worden allereerst geplaatst bij bestaande parkeerclusters (bijv. pleinen, reeks parkeerhavens, etc.) en bij gemeentelijk voorzieningen waarbij de combinatie wordt gezocht met forenzen en bezoekers/toerisme. Hierdoor kunnen de laadpalen efficiënt gebruikt worden en wordt de druk op de openbare ruimte beperkt.
- Parkeerdruk: Is er sprake van parkeerdruk op betreffende cluster of (woon)straat, dan wordt in eerste instantie gezocht naar een locatie net buiten dit gebied om de parkeerdruk niet nog meer te verhogen.
- 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), toeristische locaties, 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 de toekomst kunnen uitgroeien tot laadpleinen en op centrale locaties in de kernen.

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 [1]over deze verplichtingen:

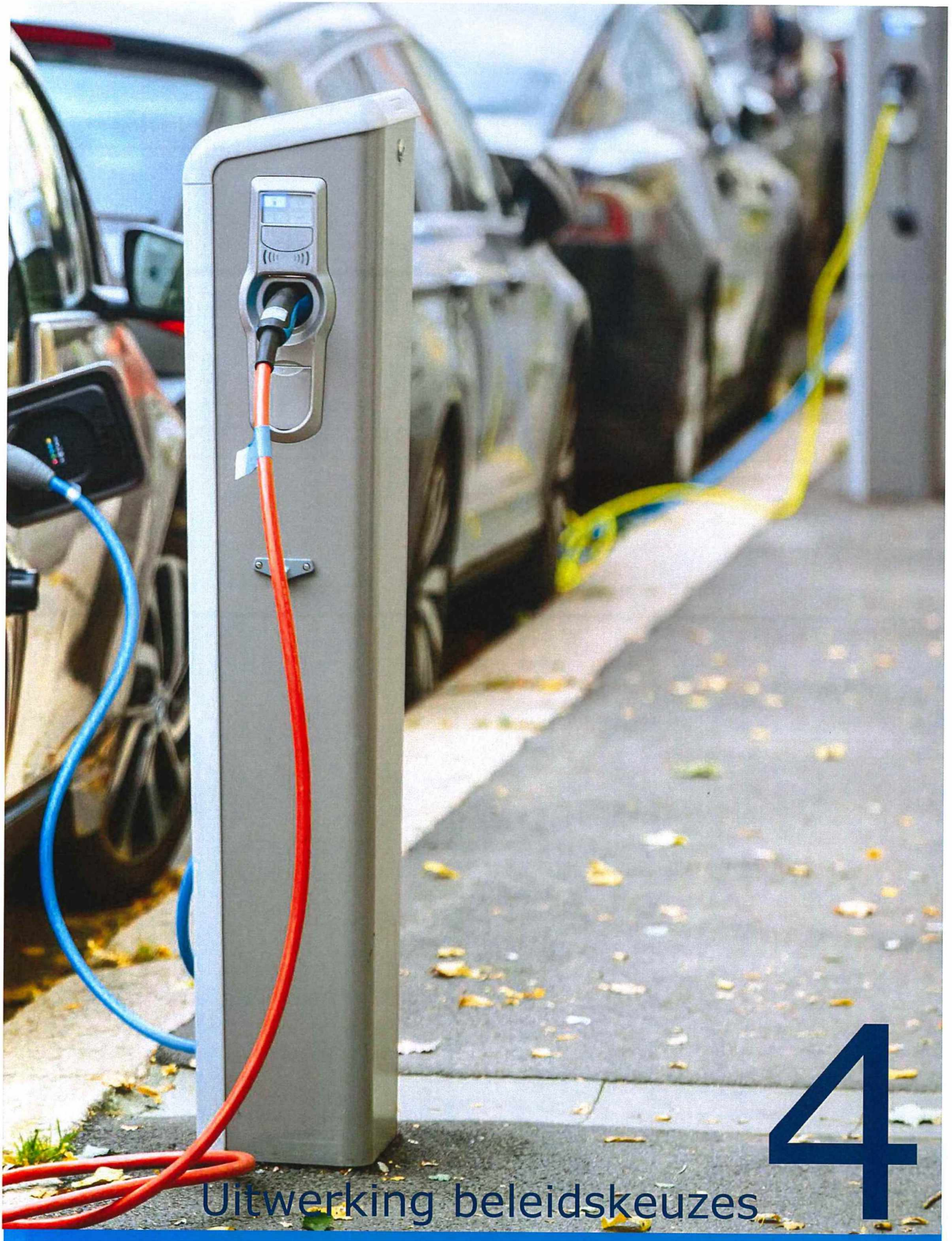
  I. Woningbouw met meer dan tien parkeervakken. Bij woongebouwen met meer dan tien parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor de aanleg van laadpunten. Dit geldt voor nieuwe woongebouwen en voor bestaande woongebouwen die ingrijpend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

  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.

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



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 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. Hiervoor dienen wij een verkeersbesluit te nemen.
- 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. Waarbij 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 (deels) 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.

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 vraag gestuurde plaatsing, waarbij bewoners en forenzen een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt ('laadpaal volgt auto'). Bij beoordeling zal eerst op de bestaande plankaart gekeken worden naar 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 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 en toeristen in onze gemeente. We hebben hierbij de volgende locaties voor ogen: sportcomplexen, nieuwe woningbouwlocaties en bedrijven, startpunten van fiets- en wandelroutes. Voor strategische plaatsing in het licht van de provinciale aanbesteding moet rekening worden gehouden met een gemeentelijke bijdrage (zie Financiële kaders).
- Daar waar er sprake is van een beschermd dorpsgezicht willen we de plaatsing van publieke laadinfrastructuur beperken om het dorpsgezicht zo min mogelijk aan te tasten.

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

Realisatiecriteria voor openbare laadpalen:

Visie: Laadlocatie

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 op publiek toegankelijk terrein van locaties met een maatschappelijke functie. We brengen daarvoor de strategische voorkeurslocaties in kaart.
- 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.).

Visie: Laadopstelling

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 en 24 uur per dag toegankelijk.
- 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 zullen we de plaatsing van de laadpaal meenemen in de herinrichting.
- 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. Bij haaks en langs parkeren achter de trottoirband is afstand tussen laadpaal en trottoirband minimaal 60 cm. 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.
- Smal trottoir vermijden (minimaal 120 cm) tenzij er een trottoir aan de overkant beschikbaar is.
- Aanrijdbeveiliging: bij zowel haaks als langs parkeren voor of zonder trottoirband dient de laadpaal zodanig geplaatst te worden dat er zoveel mogelijk ruimte voor de elektrische auto beschikbaar blijft om te kunnen parkeren. Bij deze situaties dienen er maatregelen getroffen te worden, bijvoorbeeld een aanrijdbeveiliging.
- Bereikbaarheid: laadpaal en bebording worden niet hinderlijk dichtbij straatmeubilair, afvalcontainers en bomen geplaatst. Ofwel componenten van de laadpaal dienen altijd bereikbaar te zijn:
  I. Het serviceluik incl. cilinderslot;
  II. De RFID reader;
  III. De sockets.
- 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;
- Onverharde grond: bij plaatsing in onverharde grond (bijvoorbeeld gras of zand) dient rondom de laadpaal grondverstevi-ging te worden aangebracht. Deze grondversteviging bestaat uit minimaal 2 rijen betontegels formaat 30x30 cm (of vergelijkbaar, in overleg met betreffende gemeente) opgesloten in bijpassende opsluitbanden.
- 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'.
- Invalide parkeerplek: laadpaal kan niet geplaatst worden op een bestaande invalide parkeerplek.
- Asfalt: asfalt/beton kan niet opengebroken worden voor het laagspanningsnet. Wanneer er tussen het laagspanningsnet en de laadpaal asfalt ligt, moet er een alternatieve locatie worden gezocht.
- Midden op parkeervak. Hierbij gaan we uit van de volgende volgordelijkheid in criteria:
  I. Binnen 25 m tot LS-net
  II. Plaatsing midden tussen vier parkeervakken om toekomstige uitbreiding naar laadplein mogelijk te maken en dat laadpaal door 4 i.p.v. 2 e-rijders gebruikt kunnen worden.
  III. Kortste afstand tot LS-net
- Type parkeerplek, aflopend naar voorkeur:
  I. Parkeerplein,
  II. Dwars parkeren,
  III. Langsparkeren,
  IV. Schikstroken
- 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 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.
- Zichtbaarheid: er is voldoende licht op de laadlocatie en in de directe omgeving.
- Oriëntatie t.o.v. bebouwing, aflopend naar voorkeur:

  I. Blinde gevel,

  II. Zijgevel,

  III. Voorgevel.

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 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 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 de verantwoordelijkheid van 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), kabel over het trottoir, worden niet gefaciliteerd.

Visie: Participatie van inwoners en ondernemers

De gemeente nodigt 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 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 neemt geen actieve 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:

- Het opladen van vrachtauto's gebeurt naar verwachting vooral op depots en langs de snelweg. Deze locaties bevinden zich buiten de openbare ruimte of buiten de gemeente. 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, 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 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.

Monitoring

Monitoring levert waardevolle inzichten op over onder meer de groei van elektrisch vervoer in onze gemeente, het gebruik van specifieke laadpunten en de laadinfrastructuur als geheel en de belasting van het energienetwerk. Het is van belang dat we als gemeente eigenaar zijn van de gebruiksdata van de laadpunten in de publieke ruimte. Deze gebruiksdata benutten we om samen met NAL-samenwerkingsregio de monitoring verder invulling te geven. Op deze manier kunnen we de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk volgen en waar nodig/wenselijk bijsturen.

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.

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.



BIJLAGE

Bijlage: Begrippenlijst

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.

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.

Laadhubs: Punten waarop verschillende modaliteiten gebruik maken van laadinfrastructuur die gedeeld wordt. Dit kan op een nieuw ingerichte gezamenlijke locatie, maar ook op een privaat terrein met gastgebruik.

Laadpaal: Fysiek object met meestal één of twee laadpunten.

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

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: 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.

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

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

Mobiele werktuigen: Onder mobiele werktuigen vallen zowel speciale voertuigen als overige mobiele bronnen. Speciale voertuigen zijn volgens de definitie van het CBS voor een specifieke functie verbouwde bestel- of vrachtwagens, zoals ambulances, vuilniswagens en betonmolens. Overige mobiele bronnen zijn werktuigen zonder kenteken, met een motor om zichzelf mee te kunnen verplaatsen.

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.

Privaat laadpunt: Een laadpunt op eigen terrein.

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

RAL Zuid: De RAL Zuid is de regionale aanpak laadinfrastructuur voor Noord-Brabant en Limburg. Het is het werkplan van de betrokken partijen, geeft inzicht in de ondersteuning die de NAL-samenwerkingsregio gaan bieden en bevat de (financiële) werkafspraken tussen provincies Noord-Brabant en Limburg. Daarnaast is de RAL Zuid onderdeel van de verantwoording die de provincies afleggen aan de rijksoverheid.

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.

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

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.

Utiliteitsbouw: beslaat alle bouwwerken die geen woonbestemming hebben

VPA: Verlengd private aansluitingen door middel van een kabel over het trottoir

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.

Overzicht beoogde en toekomstige laadpalen

