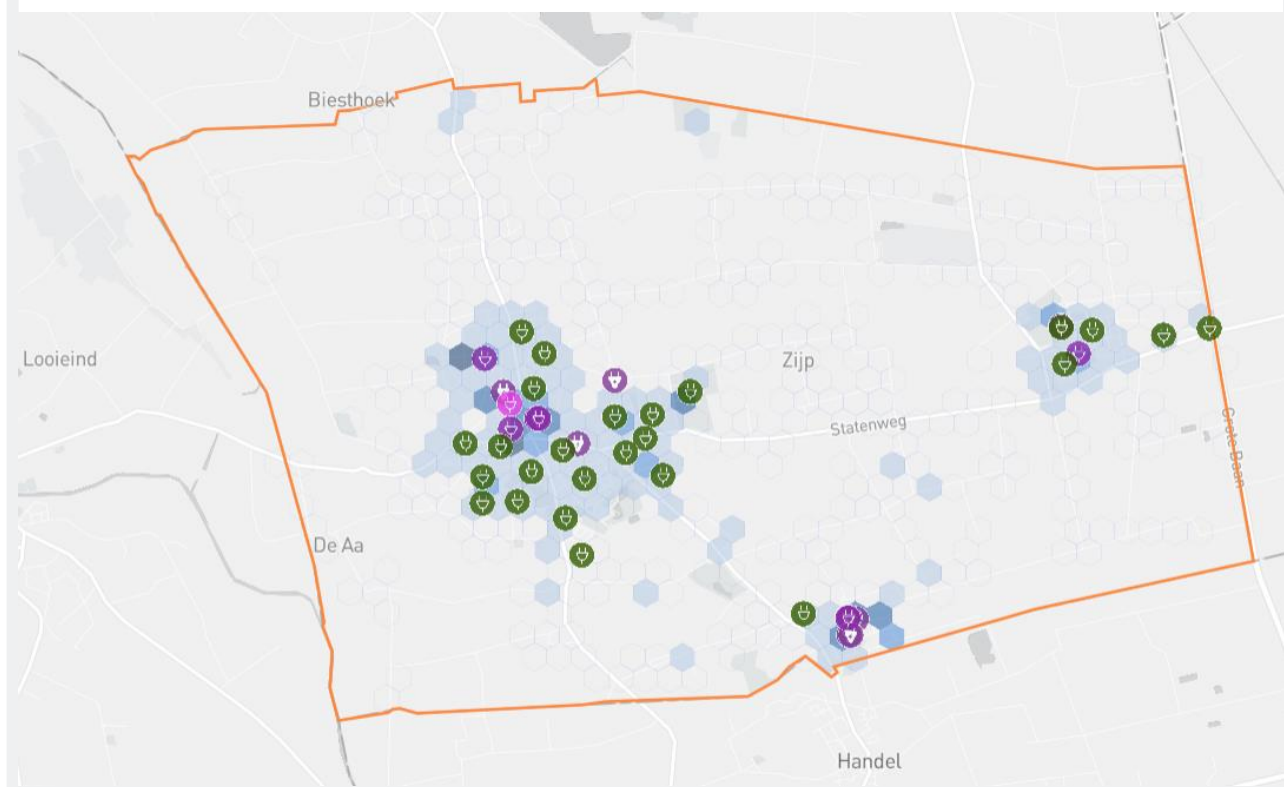


VISIEDOCUMENT LAADINFRASTRUCTUUR

GEMEENTE BOEKEL

FEBRUARI 2021



VISIEDOCUMENT LAADINFRASTRUCTUUR

GEMEENTE BOEKEL

FEBRUARI 2021

DRIVEN BY VALUES

KRAFTEN



Proeftuin Slimme Laadpleinen Culemborg (bron: Ecoengineers)

Aanleiding

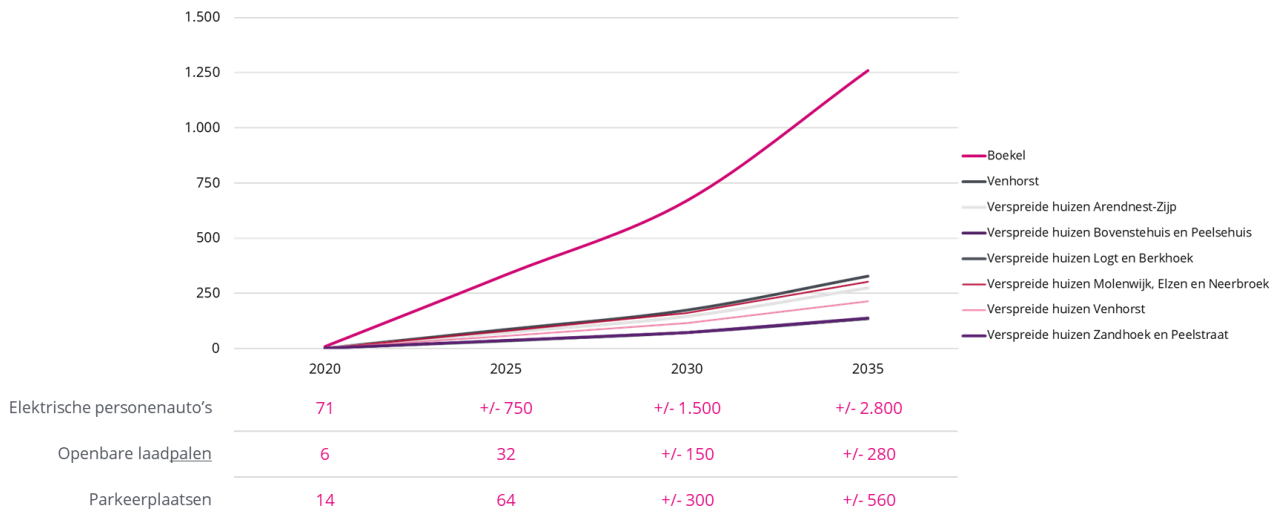
Gemeente Boekel breidt komende jaren het laadnetwerk uit tot circa 30 laadpalen in de openbare ruimte. Dat is mogelijk dankzij deelname aan de aanbesteding van slimme laadinfrastructuur door de provincie Noord-Brabant en de provincie Limburg. Hiermee stimuleert de gemeente de verduurzaming van mobiliteit.

Bij iedere laadpaal worden twee parkeerplaatsen bestemd voor elektrische auto's. Dit komt neer op in totaal circa 60 openbare parkeervakken in 2025 die bedoeld zijn voor elektrisch rijdende inwoners, bezoekers en forenzen. Vattenfall - tot 2030 exploitant van deze laadpalen - zorgt er door middel van plankaarten voor dat er een dekkend openbaar laadnetwerk ontstaat. Alle gemeenten die samenwerken met Vattenfall, waaronder de gemeente Boekel, hebben deze plankaarten in begin 2021 moeten controleren.

Een gemeentelijke visie en beleid voor laadinfrastructuur zijn de basis voor een toekomstbestendige uitrol van laadpunten in de openbare ruimte en op eigen terrein. Vattenfall en Samenwerkingsregio Zuid - een samenwerkingsverband tussen provincie Limburg, provincie Noord-Brabant en netbeheerder Enexis - roepen de gemeente op om visie en beleid op korte termijn vast te stellen. Zij komen gemeenten hierin tegemoet door het verstrekken van bouwstenen voor beleid. De gemeente Boekel kan de bouwstenen naar eigen inzicht toepassen in haar beleid.

De Samenwerkingsregio Zuid is één van de zes regio's die door het Rijk verantwoordelijk is gesteld voor de uitvoering van een serie maatregelen uit het Klimaatakkoord. Deze maatregelen zijn gespecificeerd in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Het bevat stimuleringsmaatregelen om 1,9 miljoen elektrische personenauto's de weg op te krijgen in 2030. Voor de gemeente Boekel betekent dit een groei naar circa 750 elektrische personenauto's in 2025 tot circa 2.800

elektrische personenauto's in 2035. Op dit moment telt de gemeente Boekel ruim 70 elektrische personenauto's.



Aantal elektrische personenauto's per buurt in gemeente Boekel (bron: Klimaatmonitor, Vattenfall en RVO)

De toename van elektrische personenauto's op de weg levert een belangrijke bijdrage aan de CO₂-reductiedoelstelling voor de mobiliteitssector. Daarmee draagt Nederland bij aan het VN-Klimaatakkoord van Parijs om in 2030 minimaal 40% minder CO₂ uit te stoten ten opzichte van 1990. Een maatregelenpakket van de Europese Unie zorgt ervoor dat de ambities door de autobranche mogelijk worden gemaakt.



Context

De gemeente Boekel spreekt de ambitie uit om de verduurzaming van mobiliteit – en daarmee de opkomst van elektrische voertuigen – in haar gemeente te stimuleren. Het visiedocument schetst de contouren van het beleid dat nodig is om deze mobiliteitstransitie gecontroleerd te laten verlopen. Hierbij worden zowel de belangen van berijders van elektrische voertuigen als de belangen van berijders van brandstofvoertuigen erkend.

Het visiedocument wordt op de volgende wijze ingepast in de beleidsmatige context:

- Validatie plaatsingskaarten Vattenfall
De gemeente Boekel heeft begin 2021 de plaatsingskaarten voor de uitrol van openbare laadpalen gevalideerd. De kaders die in dit visiedocument worden geschetst hebben bijgedragen aan de beoordeling van de plaatsingskaarten. Daarnaast is het visiedocument aanleiding geweest om inwoners en ondernemers actief te betrekken bij de validatie van de plankaarten.
- Vaststellen beleid laadinfrastructuur
Samenwerkingsregio Zuid roept alle gemeenten op om vóór medio 2021 het plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur vast te stellen. De contouren van dit beleid worden in dit visiedocument geschetst.
- Verwijzing in Duurzaamheidsplan
De gemeente Boekel wil bijdragen aan landelijke doelstellingen vanuit het klimaatakkoord om op verschillende thema's te verduurzamen, energie te besparen, energie op te wekken en CO2 emissies te reduceren. Om daar invulling aan te geven wordt momenteel gewerkt aan een duurzaamheidsplan en uitvoeringsagenda met doelstellingen en acties voor de komende tijd. Zo wordt aandacht besteedt aan duurzame energie, klimaatadaptatie, circulariteit en duurzame mobiliteit.

Onderdeel van het plan is ook het stimuleren en faciliteren van elektrisch vervoer door op strategische locaties en op aanvraag laadpalen te plaatsen. Om verkeer en vervoer verder te verduurzamen wordt ook aandacht besteedt aan het stimuleren van alternatieven voor autovervoer zoals OV, deelvervoer, fietsen en e-bikes. Vanuit de gemeente zal de ontwikkeling van laadinfrastructuur in samenhang met andere acties om mobiliteit te verduurzamen uitgevoerd worden om koppelkansen te benutten. Zo kan laadinfrastructuur op de juiste locaties bijvoorbeeld helpen om elektrisch deelvervoer mogelijk te maken.

De verduurzaming van mobiliteit in de gemeente Boekel speelt zich af in een bredere (inter)nationale context. In Europees verband wordt op diverse manieren gestuurd op een groeiend marktaandeel van elektrische voertuigen en laadvoorzieningen¹. Daarmee worden de randvoorwaarden geschept voor de mobiliteitstransitie. Het nationale Klimaatakkoord bevat prikkels om de mobiliteitstransitie in Nederland te versnellen². Daarnaast zijn diverse samenwerkingsverbanden ingericht om op lokaal niveau de mobiliteitstransitie mogelijk te maken:

- Samenwerkingsregio Zuid

In het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, welke integraal onderdeel is van het nationale Klimaatakkoord, is in 2020 de Samenwerkingsregio Zuid opgericht. Deze samenwerking tussen Provincie Noord-Brabant, Provincie Limburg, netbeheerder Enexis en inliggende gemeenten moet ervoor zorgen dat de uitrol van laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de adoptie van elektrisch vervoer. Het aanbesteden van de uitrol van openbare laadpalen en opstellen van visie en beleid per gemeente behoren tot de speerpunten van dit samenwerkingsverband.



- RES regio Noord-Oost Brabant

De gemeente Boekel maakt deel uit van de RES regio Noord-Oost Brabant: een samenwerkingsverband voor het opstellen van een Regionale Energie Strategie (RES). De RES regio Noord-Oost Brabant is een samenwerking tussen Noord-Oost Brabantse gemeenten, Provincie Noord-Brabant, Waterschap Aa en Maas en Waterschap De Dommel. In dit samenwerkingsverband worden een aantal afspraken uit het Klimaatakkoord uitgevoerd omtrent het opwekken van duurzame energie en het verduurzamen van de gebouwde omgeving. Elektrisch vervoer en duurzame opwek kunnen lokaal gecombineerd worden (bijv. parkeergarage met laadinfrastructuur en zonnepanelen op het dak). Door elektrisch vervoer op te nemen in de RES kan tijdig voldoende capaciteit op het elektriciteitsnetwerk worden gerealiseerd.



¹ O.a. de CO2-reductie doelstellingen voor autofabrikanten en de richtlijn energieprestatie voor gebouwen.

² O.a. de verlaagde bijtelling bij privégebruik van een elektrische auto van de zaak, de korting op de motorrijtuigenbelasting en de subsidieregeling voor elektrische personenauto's voor particulieren.



Visie

De gemeente Boekel 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 Boekel 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. Dit visiedocument houdt daarom enkel rekening met de opkomst van elektrische voertuigen.
- Ladder van Laden
Bij de uitrol van laadinfrastructuur wordt de Ladder van Laden aangehouden. Dat wil zeggen dat laadinfrastructuur op privaat terrein de voorkeur geniet, gevolgd door laadinfrastructuur op privaat terrein dat publiek toegankelijk is. Daarna wordt pas gekeken naar laadinfrastructuur in de openbare ruimte. Verlengd private aansluitingen (VPA) worden niet 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 de stoep 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
Laadinfrastructuur wordt proactief uitgerold op basis van buurtprognoses van laadbehoefte in de gemeente. Hiermee wordt gestuurd op een dekkend laadnetwerk en dus laadzekerheid voor (toekomstig) elektrisch rijders. Prognoses worden indicatief gebruikt, aangezien de precieze hoeveelheid benodigde laadpunten laat zich moeilijk voorspellen. 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').
- 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.

De gemeente stimuleert ondernemers 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. De gemeente staat er dan ook voor open om met ondernemers 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.

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.
- Parkeerdruk en straatbeeld
Is er sprake van parkeerdruk op betreffende cluster of (woon)straat, dan worden laadpalen hier net buiten geplaatst om mogelijk de parkeerdruk niet nog meer te verhogen.

Vervuiling van het straatbeeld, claimedrag van berijders en verdrukking van overige plaatselijke belangen wordt zoveel mogelijk voorkomen door de volgende uitgangspunten te hanteren:

- Bij de uitrol wordt ingezet op locaties die in potentie laadpleinen worden en op locaties in de kernen, ook als daar niet in potentie laadpleinen worden gerealiseerd.
- Openbare laadpalen worden waar mogelijk niet rechtstreeks voor de deur geplaatst ter voorkoming van claimedrag en verdrukking van overige plaatselijke belangen.
- In geval van klachten over claimedrag kan gekozen worden voor een plaatselijke blauwe zone³ met eventueel roostertijden (bijv. maximaal twee uur parkeren tussen 8.00 en 20.00 uur).

- Laadlocatie

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

- Uitrol

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. Openbare laadpalen worden op basis van buurtprognoses van laadbehoefte verdeeld over de gemeente. Bovendien wordt in iedere kern (Boekel, Venhorst en Huize Padua) tenminste één laadpaal geplaatst. Voor nieuwbouwwijken en herstructurering wordt in de ontwerpfase in contact getreden met de exploitant van de laadpalen, om te voorzien in voldoende en tijdige uitrol van de laadpalen.

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. De naleving van deze eisen ligt bij de projectontwikkelaar en de gemeente is bevoegd gezag voor toezicht en handhaving op de eisen. In nieuwbouwsituaties wordt zoveel mogelijk gehandhaafd via het bestaande proces voor bouwaanvragen. In de bestaande bouw wordt zoveel mogelijk gehandhaafd via bestaande processen voor milieueisen. Tevens worden de verplichtingen opgenomen in het bouwbesluit, bouwvergunningen en in de parkeernota. De interne organisatie en projectontwikkelaars worden onder andere via de gemeentelijke website voorzien van [informatie](#)⁴ over deze verplichtingen:

- *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.

³ Een plaatselijke blauwe zone kan worden ingesteld door het nemen van een verkeersbesluit. Ter plaatse moet worden voorzien in bebording met roostertijden op onderbord en blauwe markering van de parkeervakken.

⁴ <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/gebouwen/wetten-en-regels/nieuwbouw/epbd-iii/laadinfrastructuur-elektrisch-vervoer>

- *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.
- *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.