

Onderwerp

Actualisatie laadbeleid

Beslispunten

1. Bijgaande geactualiseerde laadvisie vast te stellen.
2. Kennis te nemen van de beleidsregels laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen in de openbare ruimte.
3. Kennis te nemen van de uitvoer van een pilot waarin e-rijders zonder eigen parkeergelegenheid onder voorwaarden vanuit een oplaadpunt op eigen terrein, op een openbare parkeerplaats mogen opladen waarbij de kabel wordt afgedekt met een kabelmat.
4. In te stemmen bijgaand artikel in te voegen in de APV.

Inleiding

Het aantal elektrische auto's neemt snel toe. Vanaf 2030 dienen alle nieuw verkochte auto's emissieloos te kunnen rijden en in 2050 is alle vervoer emissieloos. Naar schatting rijden er in 2030 zo'n 2 miljoen elektrische personenvoertuigen in Nederland, en ook komen er steeds meer elektrische scooters, bestelbusjes, vrachtwagens en mobiele machines op de bouwplaats. De meeste van deze duurzame voertuigen moeten opgeladen worden. Dat kan alleen met een goed en dekkend laadnetwerk. Als onderdeel van het Klimaatakkoord is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) vastgesteld. Hierin is opgenomen dat de ontwikkeling van laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de groei van het aantal elektrische auto's. De NAL voorspelt een behoefte van 1,7 miljoen laadpunten in 2030. Om deze doelstellingen en aantallen te bereiken is een versnelling in de realisatie van laadinfrastructuur nodig. Een van de afspraken uit de NAL is dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie en een plaatsingsbeleid. In 2021 heeft de gemeente een integrale laadvisie met daarin plaatsingsbeleid vastgesteld. Omdat de ontwikkelingen snel gaan hebben we deze laadvisie geactualiseerd.

De gemeente geeft met deze integrale laadvisie de komende jaren richting aan de ontwikkeling van een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen. Hiermee stimuleren we duurzame mobiliteit. Deze beleidsvisie sluit aan op de huidige uitvoeringspraktijk, blikkt vooruit op toekomstige verwachte ontwikkelingen in het elektrisch rijden en waar relevant maken we daarbij beleidskeuzes. Hierin leggen we ook vast onder welke voorwaarden mensen met een gehandicaptenparkeerkaart vanuit een thuislaadpunt hun auto op de openbare weg mogen opladen.

Het college stelt daarnaast een pilot voor om het mogelijk te maken voor inwoners zonder eigen parkeergelegenheid om vanuit een thuislaadpunt op eigen terrein hun auto op een openbare parkeerplaats op te laden. Belangrijk is dat de kabel over de openbare weg geen belemmering oplevert voor andere gebruikers van de openbare weg. Er zijn verschillende



oplossingen op de markt om de kabel in de openbare ruimte te leggen zodat deze minder belemmeringen opwerpt, namelijk een kabelmat, kabelbrug, kabelarm en kabelgoottegels. Om voor- en nadelen in beeld te brengen, hebben we de varianten voorgelegd aan verschillende partijen, zie verder bij burgerparticipatie. Het college heeft gekozen voor afdekking met een kabelmat.

Eerdere besluitvorming

Dit voorstel voor het geactualiseerde laadbeleid sluit aan op het raadsbesluit van 13 december 2021 waarin uw gemeenteraad haar integrale laadvisie heeft vastgesteld. Bij dit raadsbesluit heeft uw raad een amendement aangenomen over elektrisch laden voor mensen met een beperking. Op 20 november 2023 heeft de commissie hierover een mededeling ontvangen waarin onder meer staat dat een pilot wordt uitgevoerd met een persoon met een beperking met een gehandicaptenparkeerkaart die via een gedoogbeschikking de mogelijkheid krijgt om een laadkabel over de stoep te leggen vanuit een thuislaadpunt naar een openbare parkeerplaats, afgedekt met een kabelmat. Daarnaast sluit dit voorstel aan op verschillende collegebesluiten voor het realiseren van laadpalen.

Wat willen we bereiken

Hiermee willen we bereiken dat er voldoende laadpalen zijn voor het groeiend aantal elektrische auto's. Voor e-rijders met een beperking maken we het mogelijk om vanuit huis op een openbare parkeerplaats hun auto op te laden. Voor e-rijders zonder eigen parkeergelegenheid bieden we een pilot om toch vanuit een eigen oplaadpunt hun auto op een openbare parkeerplaats op te laden. Hiermee maken we de transitie mogelijk van auto's op fossiele brandstoffen naar duurzame mobiliteit. Dit draagt bij aan het terugdringen van CO₂ uitstoot en onze ambitie om CO₂ neutraal te worden.

Argumenten

1.1 Strategische keuzes en voorwaarden vastgelegd

Met het opstellen van beleid maken we strategische keuzes zodat we inspelen op de snelle ontwikkelingen in het elektrische verkeer en vervoer.

1.2 Het beleid draagt bij aan de duurzaamheidsdoelen van de gemeente.

Het beleid bevordert elektrisch verkeer en vervoer. Elektrisch verkeer en vervoer heeft een gunstig effect op de luchtkwaliteit, geluidsoverlast en het klimaat. Via de laadpalen wordt (als default keuze) groene stroom geleverd.

2.1 Voorwaarden voor laadvoorzieningen vastgelegd

Met de beleidsregels bepalen we eenduidige spelregels voor het plaatsen en gebruiken van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen. Zo creëren we duidelijkheid richting inwoners en bedrijven, waarbij de veiligheid in de openbare ruimte wordt geborgd.



2.2 Onder voorwaarden kunnen mensen met een beperking een kabel over de stoep leggen
Middels de beleidsregels worden de voorwaarden vastgelegd waaronder mensen met een gehandicaptenparkeerkaart een oplaadkabel over de stoep mogen leggen. Hiermee wordt het amendement in beleidsregels vastgelegd en hebben mensen met een beperking die aan de voorwaarden voldoen geen ontheffing op de APV meer nodig.

3.1 Stimuleren verduurzaming

Het mogelijk maken om vanuit een thuislaadpunt een auto op de openbare weg op te laden neemt drempels weg voor de verdere uitrol van elektrisch rijden.

3.2 Tegemoet komen aan vraag om vanuit eigen oplaadpunt in de openbare ruimte te laden

Als een bewoner meer zonne-energie opwekt dan dat deze zelf gebruikt en bij afbouw van de salderingsregeling, kan laden op eigen stroom interessant zijn. Daarnaast kan opladen op eigen stroom voor de e-rijder een financieel voordelige oplossing zijn ten opzichte van laden bij een publieke laadpaal. Er komen vragen binnen van inwoners die vanuit een thuislaadpunt hun auto geparkeerd op de openbare weg willen opladen met eigen opgewekte zonnestroom en die teleurgesteld zijn dat dit niet is toegestaan.

3.3 Accu van de auto in te zetten als energiebuffer voor de woning

Bij laden via een eigen bi-directioneel laadpunt is het bij sommige typen auto's mogelijk om de accu in te zetten als energiebuffer voor de woning (als een thuisbatterij). Dit draagt bij aan balanceren van het stroomnetwerk.

3.4 Afdekken met kabelmat meest geschikte oplossing

Van de oplossingen om een oplaadkabel over de stoep te leiden, heeft een kabelmat voorkeur boven een kabelbrug, kabelarm en kabelgoottegels. Het beste voor mensen met een beperking is geen enkel obstakel in de openbare ruimte op te werpen. Een oplaadkabel afgedekt met een kabelmat zorgt voor een beperkt hoogteverschil (veel minder dan bij een kabelbrug), waarvan wordt verwacht dat rollators, rolstoelen en blinden/slechtzienden er overheen kunnen. Een kabelmat ligt er bovendien alleen als er geladen wordt. Daarmee geeft het vergeleken met een kabelarm en kabelgoottegels minder de indruk dat de e-rijder de parkeerplek bij het huis claimt en geeft het minder verrommeling van het straatbeeld. Vergeleken met de andere oplossingen is een kabelmat de goedkoopste variant.

3.5 Met pilot ervaring opdoen

Door laadkabels over de stoep middels een pilot toe te staan kunnen we ervaring opdoen. Na evaluatie kunnen we eventueel besluiten om de voorwaarden aan te passen of om het niet meer toe te staan.

4.1 Borgen in APV

Er wordt een artikel aan de APV toegevoegd om te borgen dat via een vergunning dient te worden aangevraagd om een kabel over de stoep te mogen leggen.



Kantttekeningen

3.1 Ambtelijk wordt vanuit meerdere disciplines geadviseerd om laadkabels over de openbare weg niet toe te staan

Vanuit de provincie Noord-Brabant wordt laden op een openbare parkeerplaats vanuit thuislaadpunten niet gezien als robuuste en toekomstbestendige oplossing, die onderdeel uit gaat maken van het netwerk van laadinfrastructuur. Om die reden wordt vanuit de provincie dan ook geadviseerd om hier zeer terughoudend mee om te gaan. Ook ambtelijk vanuit de gemeente is het advies vanuit een aantal disciplines (verkeer en vervoer, juridisch, openbare ruimte, toezicht en handhaving) om privaat laden in de openbare ruimte niet toe te staan. In de volgende kantttekeningen worden de bezwaren verder uitgewerkt.

3.2 Oplaadkabels op de stoep belemmeren blinden/slechtzienden/mensen die slecht ter been zijn

Een oplaadkabel over de stoep kan een belemmerend object zijn voor blinden/slechtzienden/mensen die slecht ter been zijn. De verschillende varianten om de kabel over de stoep te geleiden vormen allemaal een extra object in de ruimte en ze verschillen in de mate waarin ze mensen belemmeren. De oplossing moet de juiste afmetingen hebben, zodat er geen kabeldelen uitsteken. De kabelbrug vormt een hoog obstakel op de openbare weg, dat lastig te nemen is voor blinden/slechtzienden, rolstoelgebruikers en rollator gebruikers. Een kabelmat zorgt voor een beperkt hoogteverschil, maar het moet wel een deugdelijke mat zijn die stevig blijft liggen. Bij een kabelgoot is bij goed gebruik de kabel verzonken in de stoep, en vormt daarom nauwelijks een obstakel op de openbare weg. Belangrijk is dat de gebruiker de goot schoon houdt en de kabel er goed in legt, zodat de kabel altijd geheel verzonken ligt. Een kabelarm vormt het minst een obstakel op de openbare weg, maar kan bij harde wind alsnog een obstakel vormen. Er is het risico dat de oplossing om de kabel veilig over de openbare weg te geleiden onvoldoende hufferproof is. Met alle oplossingen kan door kinderen/kwaadwillenden gerotzoid worden, zodat de kabel niet meer geleid wordt op de manier zoals de bedoeling is.

3.3 Aansprakelijkheidsstelling gemeente

Een oplaadkabel over de stoep kan struikelgevaar opleveren voor gebruikers van de openbare weg. Als er een ongeval plaats vindt, kan naast de e-rijder de gemeente aansprakelijk gesteld worden en een schadeclaim verwachten. Het is dan aan de rechter om te besluiten in hoeverre de gemeente er aandeel in heeft. Zodra de gemeente meer gaat voorschrijven, bijvoorbeeld een bepaald type mat, of iets gaat aanleggen, zoals in het geval van een kabelgoot (gemeente is eigenaar van de kabelgoot), is de kans groter dat de gemeente als (mede)aansprakelijk gezien wordt.

3.4 Verrommeling van het straatbeeld

De verschillende varianten om de kabel over de stoep te geleiden zorgen allemaal voor verrommeling van het straatbeeld. Bij een kabelmat geldt dat alleen als hij er ligt bij het opladen.



3.5 Kans op het claimen van parkeerplaats

Als e-rijders vanuit een thuislaadpunt willen opladen willen ze de auto graag op de dichtstbij mogelijke parkeerplek zetten voor de deur. Dat kan er toe leiden dat mensen die parkeerplek voor de deur willen claimen en dat burenruzies hierover ontstaan.

3.6 Kans op onveilig laden

Als e-rijders geen gebruik maken van een openbare laadpaal waar allerlei veiligheidseisen voor gelden, is er kans op onveilig laden via een eigen stopcontact. Dit kan overigens ook voorkomen bij mensen die wel eigen parkeergelegenheid hebben. In de beleidsregels is opgenomen dat niet direct vanuit een stopcontact geladen mag worden.

3.7 Een kabelgoot of kabelarm kunnen ook geschikte oplossingen vormen

Er is landelijk nog geen eenduidige richtlijn voor de wijze waarop laadkabels veilig door de openbare ruimte geleid kunnen worden. Zowel ambtelijk vanuit verschillende disciplines als door stakeholders worden verschillende voor- en nadelen van diverse oplossingen gezien. Ook een kabelgoot of kabelarm zouden geschikte oplossingen kunnen vormen. Bij gemeenten die kabels over de weg toestaan lijkt een kabelgoot de meest gekozen oplossing. Een kabelbrug wordt als minst geschikt gezien.

3.8 Niet voor alle e-rijders zonder eigen parkeerplaats een oplossing

Een auto op een openbare parkeerplek opladen vanuit een thuislaadpunt kan niet in alle situaties. In de beleidsregels wordt het niet toegestaan om een kabel door groen te leggen vanwege het risico op beschadiging bij bijvoorbeeld maaien of snoeien en je wilt niet dat er door groenperkjes wordt gelopen. Het wordt vanwege veiligheid ook niet toegestaan over fietspad of rijbaan. De openbare parkeerplaats moet voldoende dichtbij het thuislaadpunt zijn (maximaal 10 meter). Het is alleen toegestaan als het thuislaadpunt op maaiveldniveau is.

3.9 Kans op niet omzetten pilot in beleid

Als blijkt dat de pilot niet succesvol is en wordt besloten om deze niet om te zetten naar definitief beleid, dan kunnen e-rijders die aan de pilot deelnamen geen gebruik meer maken van de door hen aangeschafte voorzieningen (laadpunt en kabelmat). Zij worden hiervoor niet gecompenseerd.

Wat gaan we daarvoor doen

We werken op grond van het laadbeleid en de door het college vastgestelde beleidsregels aan de uitrol van openbare laadinfrastructuur en voldoende laadpunten om de groeiende vraag naar laden te dekken. Hierbij zullen we onder andere een plankaart maken (samen met een door de provincie geselecteerde partij), locatievoorstellen beoordelen, verkeersbesluiten nemen en eventueel bezwaar en beroep afhandelen. Voor mensen met een gehandicaptenparkeerkaart wordt het mogelijk om vanuit een thuislaadpunt hun auto op de openbare weg op te laden. We gaan een pilot uitvoeren waarin inwoners zonder eigen parkeergelegenheid vanuit een thuislaadpunt hun auto op een openbare parkeerplaats mogen opladen.



Randvoorwaarden

In de door het college vastgestelde beleidsregels staan de randvoorwaarden waaronder laadbeleid in de gemeente geplaatst wordt.

E-rijders die willen deelnemen aan de pilot, dienen een vergunning aan te vragen bij de gemeente. Hierin worden de randvoorwaarden opgenomen die gelden als ze een kabel over de stoep willen leggen.

Planning

De beleidsvisie en de beleidsregels worden na het raadsbesluit over de beleidsvisie gepubliceerd en treden na publicatie in werking. E-rijders die willen deelnemen aan de pilot kunnen vanaf 5 dagen nadat de beleidsregels zijn ingegaan een vergunning aanvragen.

Twee jaar na het ingaan van de beleidsregels worden geen nieuwe aanvragen meer in behandeling genomen en wordt de pilot geëvalueerd. Uiterlijk 3 jaar na het ingaan van de beleidsregels neemt het college een besluit over het onder voorwaarden toestaan van oplaadkabels over de stoep. Indien op een eerder moment wordt geconstateerd dat het noodzakelijk is om te stoppen met de pilot dan is dat mogelijk.

Communicatie

We zullen via de gebruikelijke kanalen communiceren over het geactualiseerde laadbeleid en de pilot. De informatie op de gemeentelijke website zullen we aanpassen. Het aanmelden voor de pilot ofwel het aanvragen van een vergunning gaan we organiseren via het digitale loket op de gemeentewebsite.

Wat mag het kosten

Er zijn geen kosten voor de plaatsing en exploitatie van nieuwe (reguliere) laadpalen binnen de aanbesteding van de concessie van 2024-2028. Mogelijk zijn er kosten indien een laadpaal niet binnen de standaard 25 meter vanaf een hoofdkabel kan worden aangesloten of voor optionele zaken indien gekozen wordt voor:

- o Bebording / belijning;
- o Laadplein
- o Voorbereiden van een nieuwbouwwijk;
- o Graafvergunningen e.d.
- o Aanvullende afspraken of aanvullende dienstverlening

In een separaat proces worden plankaarten gemaakt op basis waarvan locaties voor laadpalen worden gekozen. In de begroting van 2024 is een budget opgenomen van €35.000,- voor parkeerdrukonderzoeken en de afhandeling van bezwaar.



Er is geen rechtstreekse subsidie voor de gemeente. Het Rijk draagt via de provincie bij aan de kosten voor de uitrol van laadinfrastructuur. De provincie organiseert de aanbesteding voor laadinfrastructuur waar we als gemeente aan deelnemen en neemt kosten voor onrendabele laadpunten op zich. Ook bekostigt de provincie het maken van plankaarten voor laadinfrastructuur, die we nodig hebben bij de uitrol van laadpunten. Daarnaast bekostigt de provincie het Expertisecentrum RALzuid waar we als gemeente terecht kunnen met vragen op het gebied van laadinfrastructuur.

Duurzaamheid

De beleidsvisie gaat over de gemeentelijke visie op de laadinfrastructuur en over plaatsingsbeleid voor laadpunten in onze gemeente. Laadinfrastructuur is benodigd om elektrisch rijden mogelijk te maken. Via de openbare laadpalen wordt groene stroom geleverd. Elektrisch vervoer draagt bij aan emissiereductie van CO₂, NO_x en fijnstof en heeft daarmee een positief effect op de luchtkwaliteit en het klimaat. Ook dragen elektrische auto's bij aan reductie van geluidsoverlast. Bovendien biedt het economische kansen voor de energie- en High Tech Automotive Sector in de regio. Het gaat om slimme laadpalen die in combinatie met een smart-grid een rol kunnen vervullen bij het inzetten van lokaal opgewekte duurzame energie voor het opladen van elektrische voertuigen. De pilot maakt het mogelijk om lokaal opgewekte duurzame stroom lokaal te laden.

Burgerparticipatie

Het idee om laadkabels over de openbare weg toe te staan en verschillende oplossingen om de kabel over de openbare weg te geleiden zijn voorgelegd aan verschillende partijen: de seniorenraad, de inclusieve weeftafel, visueel beperkten, ouders van kinderen met een visuele beperking en een adviseur toegankelijkheid. Daarnaast zijn het conceptlaadbeleid en de concept beleidsregels voorgelegd aan het Platform Duurzaam. Het participatieverslag is als bijlage bijgevoegd.

Evaluatie

We actualiseren onze visie over ongeveer twee jaar, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op het juiste moment een passende laadinfrastructuur hebben. De pilot waarbij laadkabels over de openbare weg gelegd mogen worden loopt twee jaar, waarna de pilot wordt geëvalueerd. Uiterlijk 3 jaar na het ingaan van de beleidsregels neemt het college een besluit over het onder voorwaarden toestaan van oplaadkabels over de stoep.

Bijlagen:

Onderdeel van besluit:

- Beleidsvisie Laadinfrastructuur Gemeente Geldrop-Mierlo 2024



- Artikel APV

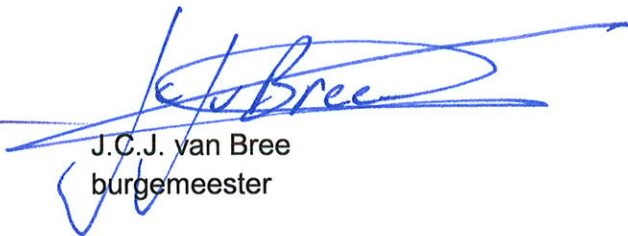
Achtergrondinformatie:

- Beleidsregels laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen in de openbare ruimte
- Samenvatting voor- en nadelen oplossingen laadkabels over de stoep
- Participatieverslag

Geldrop, 9-07-2024

b/a

N.J.H. Scheltens
secretaris


J.C.J. van Bree
burgemeester