

Uitvoeringsbeleid laadinfrastructuur elektrische voertuigen

Gemeente Asten

2023



Inhoudsopgave

INLEIDING	1
VERWACHTE ONTWIKKELINGEN	3
VISIE OP LAADINFRASTRUCTUUR	11
UITWERKING BELEIDSKEUZES	15
BIJLAGE I: BEGRIPPENLIJST	23
BIJLAGE II: PLANKAART ASTEN EN OMMEL	25
BIJLAGE III: PLANKAART HEUSDEN	26
BIJLAGE IV: BOOMBESCHERMING OP BOUWLOCATIES 2020.....	27

1

Inleiding

De gemeente Asten heeft de ambitie dat de gemeentelijke organisatie uiterlijk in 2030 geen broeikasgassen meer uitstoot en dat de gemeente Asten in 2050 klimaatneutraal is. Duurzame mobiliteit speelt een belangrijke rol om deze ambitie te bereiken. De komende jaren zet de gemeente een belangrijke stap met de plaatsing van een groot aantal nieuwe publieke laadpalen in de openbare ruimte. Dit is echter nog maar het begin van een opeenvolging van ontwikkelingen waarmee mobiliteit in de gemeente Asten richting 2050 duurzamer wordt. Het plaatsingsbeleid helpt de gemeente bij de verdere 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 RAL-Zuid¹ daarom de gemeente Asten 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 Asten 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 Verkeer- & Vervoerplan gemeente Asten (2016)
- Beleidsregels Oplaadpunten elektrische vervoer Asten (2018)

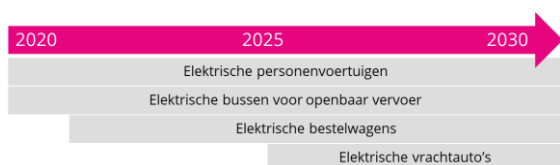
¹ RAL Zuid is de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur voor Noord-Brabant en Limburg



Verwachte ontwikkelingen 2

Verwachte ontwikkelingen

We kennen verschillende gebruikersgroepen die (op termijn) overstappen naar elektrisch rijden, met elk hun eigen kenmerken en behoeftes aan laadinfrastructuur. Elektrisch personenvervoer en OV-busvervoer groeit 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.



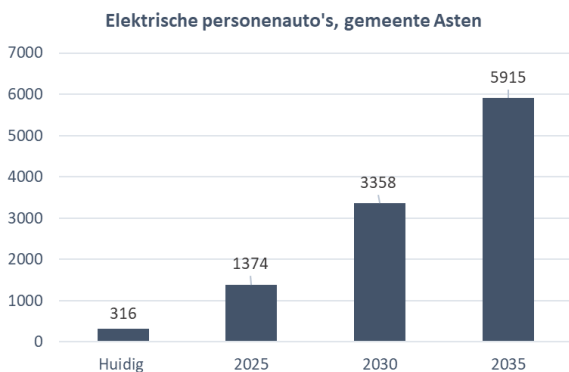
Prognoses per gebruikersgroep

Personenvervoer

- **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 werk gerelateerd bezoek wordt waar mogelijk ingevuld met private en semipublieke laadpunten bij onder andere kantorencomplexen, instellingen en bedrijventerreinen. Daarnaast zijn snellaadpunten van belang als vangnet voor bezoekers die lange afstanden moeten rijden en tussen bezoek aan klanten kort de tijd hebben om te laden.
- **Bezoeker/toerisme:** Hieronder valt bezoek aan vrienden en familie, maar ook bezoek aan toeristische locaties en het centrum. De eerste groep maakt voornamelijk gebruik van publieke laadpunten in woonwijken. De laadbehoefte van bezoekers aan toeristische locaties en het centrumgebied wordt waar mogelijk ingevuld door private en semipublieke

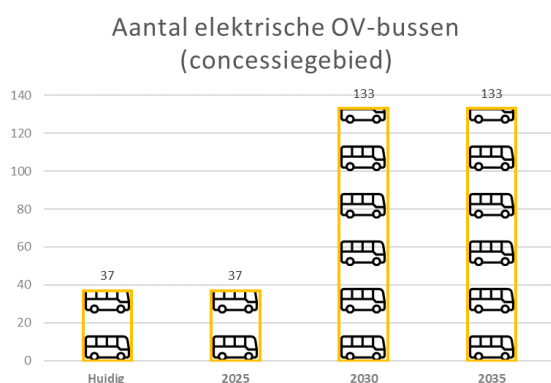
laadpunten bij de betreffende toeristische locatie. Snellaadpunten vormen een belangrijk vangnet voor bezoekers die lange ritten maken.

- **Taxi's:** De nationale doelstelling is dat taxivervoer voor 2030 emissievrij (batterij- of waterstof-elektrisch) is. Taxi's laden deels bij de remise, deels nabij de woning van de chauffeur. De gemeente gaat niet proactief laadpalen plaatsen op 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 Asten, incl. hybride (bron: RVO en Klimaatmonitor)

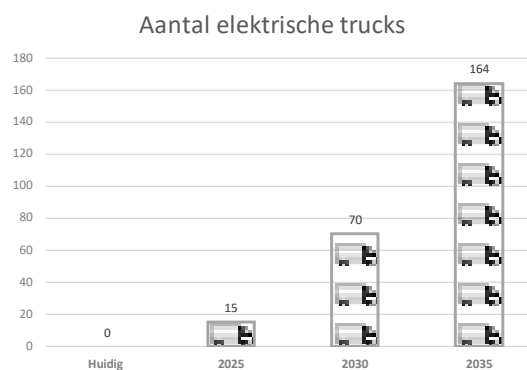
- Bussen voor openbaar vervoer: Het regionaal busvervoer moet in de Provincie Noord-Brabant in 2030 geheel emissievrij zijn. Dit geldt dus ook voor het concessiegebied Metropoolregio Eindhoven waar Asten onderdeel van uitmaakt.



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

- 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 voor elektrische bestelwagens (TCO) in

sommige gevallen al voordeliger uitvalt. 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.

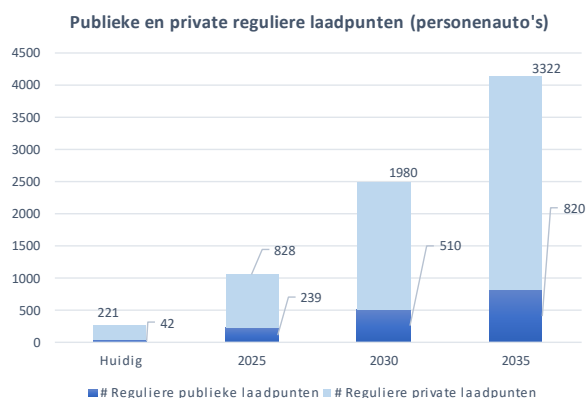


Figuur 3 Prognose aantal elektrische trucks binnen in gemeente Asten (bron: RVO en Klimaatmonitor)

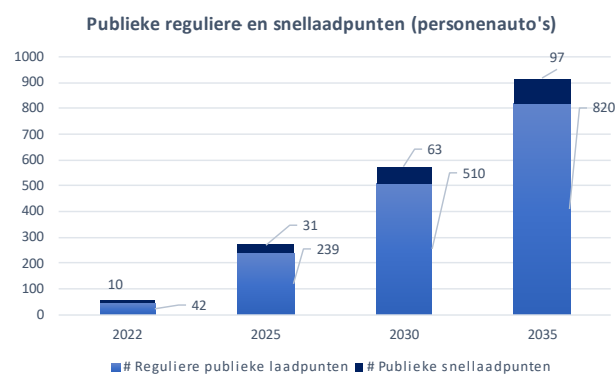
- Mobiele werktuigen: Dit betreft bouw materieel zoals graafmachines, laadschoppen en hijskranen. Op dit moment is er voor deze gebruikersgroep (nog) geen behoefte aan laadinfrastructuur bekend bij de gemeente. Mocht er in de toekomst wel om elektrische mobiele werktuigen gevraagd worden, dan kan een oplaadvoorziening voor deze werktuigen gewenst zijn.
- 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 recreatieve voorzieningen. Op verschillende plaatsen in Asten is hierin al voorzien.

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 Asten, publiek en privaat (bron: RVO en Klimaatmonitor)



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

Volgens de laatst beschikbare cijfers van de klimaatmonitor (december 2022) zijn er naar schatting 263 reguliere laadpunten en 10 snellaadpunten in de gemeente Asten. Van het totaal aantal laadpunten staan momenteel 42 laadpunten (≈ 26 laadpalen) in de (semi-)openbare ruimte. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's, doelgroepenvervoer en licht vrachtvervoer te voorzien zijn in totaal ongeveer 1067 laadpunten nodig. 828 van deze laadpunten zullen op eigen terrein van inwoners en bedrijven gerealiseerd worden. In totaal zullen ruim 239 laadpunten (= 120 laadpalen) in de openbare ruimte gerealiseerd worden. Deze laadpunten moeten voorzien in de laadbehoefte in de gemeente van onder andere de 1374 elektrische personenauto's die naar verwachting in 2025 in Asten geregistreerd zijn.

Realisatie van private laadpunten

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

Verwachte ontwikkelingen:

- Huishoudens worden steeds meer geprikkeld (o.a. beoogde afbouw salderingsregeling en nieuwe netwerktarieven) om private laadpunten te zien als een belangrijke aanvulling op het energiesysteem.
- Bedrijven en ondernemers faciliteren steeds vaker het laden van elektrische personenauto's. Bij grote aantallen laadpunten is de capaciteit van een bestaande net-aansluiting 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.
- Laden in parkeergarages: Het laden van elektrische voertuigen ligt maatschappelijk onder een vergrootglas. Volgens de ANWB zijn de elektrische voertuigen minstens net zo brandveilig als brandstofauto's. De brandweer heeft een aantal praktische maatregelen op haar site gezet met betrekking tot het laden in een parkeergarage, zoals bijvoorbeeld het positioneren van laadpalen dicht bij in- en uitritten en zo veel mogelijk op straatniveau.

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. Meer over slim laden is te lezen in de gelijknamige paragraaf (pagina 8).

Realisatie van snellaadpunten

De realisatie van snellaadpunten vindt vaak plaats op basis van initiatief van een exploitant of marktpartij. Zij komen met locatievoorstellen naar een gemeente en vragen de benodigde onthefingen en vergunningen aan. Nieuwe snellaadlocaties vragen hoge investeringen en kennen lange doorlooptijden vanwege de benodigde netaansluiting. De gemeente Asten neemt hierin geen actieve rol. 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 125 kW) worden aantrekkelijk bij semipublieke locaties zoals winkelcentra, woonboulevard en sportscholen.
- Snellaadpunten met een hoog vermogen (> 125 kW) worden bij bestaande tankstationhouders en nieuwe exploitanten steeds meer gezien als alternatief voor bestemmingsladen.

Snelladen is duurder dan regulier laden. Snelladers zijn daarom vooral gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte en men bereid is daar meer voor te betalen.

Realisatie van opportuniteitsladers voor busvervoer

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

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

Verwachte ontwikkelingen:

- Met de toenemende accucapaciteit is de verwachting dat er vooral 's nachts bij depots geladen zal worden. Alleen op locaties waar meerdere lijnen samenkomen (zoals stations) wordt opportunity charging ingezet, omdat 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 mobiliteits-hubs 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. Wanneer de groei van e-trucks op termijn inzet, zal er op nationaal niveau initiatief komen vanuit (markt) partijen. Dit zal leiden tot de realisatie van laadinfrastructuur op rust- of verzorgingsplaatsen langs snelwegen (zoals de A16) 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 nog 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 laadpunten met een vermogen van meer dan 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 laadsessie 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 terug leveren 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 Asten volgt deze ontwikkelingen, mede via de regionale innovatietafel waterstof. Vanwege de ligging aan de afrit van de A67, die een doorvoerlijn en een belangrijke corridor is tussen Antwerpen, Rotterdam, en Duitsland wil de gemeente hierin een stimulerende en faciliterende rol bieden voor initiatieven waar dat mogelijk is.



Visie op laadinfrastructuur **3**

Visie op laadinfrastructuur

De gemeente Asten 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. De gemeente schetst met algemene uitgangspunten en specifieke uitgangspunten voor openbare laadpalen en voor laadpunten bij woningbouw en utiliteitsbouw. De contouren van het beleid zijn nodig om deze mobiliteitstransitie gecontroleerd te laten verlopen.

Uitgangspunten voor de proactieve plaatsing van laadinfrastructuur

Deze visie biedt de komende jaren houvast bij de realisatie van laadinfrastructuur. Om te zorgen dat laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch vervoer werken we aan een dekkend, toegankelijk, betaalbaar veilig en stimulerend netwerk van laadinfrastructuur:

- Dekkend: We willen dat EV-rijders nooit lang hoeven te zoeken naar een laadpaal.
- Toegankelijk: Laadpunten moeten voor iedereen eenvoudig te gebruiken zijn. Daarom streven we ernaar dat de werkwijze en het gebruik van de laadinfrastructuur zoveel mogelijk is gestandaardiseerd.
- Betaalbaar: We zorgen ervoor dat laadsessies betaalbaar blijven.
- Veilig: Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid als digitale veiligheid.
- Stimulerend: Inwoners worden door de plaatsing, zichtbaarheid en toegankelijkheid uitgedaagd om elektrisch te gaan rijden.

We kunnen deze doelen alleen behalen in samenwerking met de netbeheerder en uitvoerende marktpartijen, maar houden zelf de regie.

Algemene uitgangspunten:

- Focus op meest urgente opgave:
Zero emissie mobiliteit kan worden gerealiseerd door de elektrificatie van voertuigen. 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. In Eindhoven en Helmond zijn al zones voorzien voor Zero Emissie Stadslogistiek (ZES).

- Ladder van Laden: Bij de uitrol van laadinfrastructuur wordt de Ladder van Laden aangehouden:
 1. Indien mogelijk wordt laadinfrastructuur gerealiseerd op privaat terrein.
 2. Als dit niet mogelijk is wordt gezocht naar locaties op privaat terrein dat publiek toegankelijk is (semipubliek).
 3. De laatste optie is het realiseren van laadinfrastructuur in de openbare ruimte (publiek).

Verlengd private aansluitingen (VPA) worden niet gefaciliteerd of toegestaan, 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. Wij staan daarom voor nu Verlengd Private Aansluitingen niet toe in de gemeente.

- 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.
- Proactieve uitrol: De precieze hoeveelheid benodigde laadpunten laat zich moeilijk voorspellen. Door laadinfrastructuur proactief te plaatsen op basis van prognoses wordt gestuurd op laadzekerheid. Prognoses worden gebruikt als indicatie maar niet als exacte streefgetallen.
- Participatie van inwoners en ondernemers: De gemeente hecht er waarde aan dat inwoners en ondernemers actief betrokken zijn bij de uitrol van laadinfrastructuur in de gemeente. De gemeente zorgt voor heldere communicatie met en participatie van inwoners en ondernemers.

Specifieke uitgangspunten openbare laadpalen:

- Laadlocatie: 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.
- Gedeeld gebruik van openbare laadpalen door inwoners, forenzen en bezoekers/toerisme wordt gestimuleerd. Daarvoor wordt gericht op laadlocaties nabij semipublieke ruimtes, bedrijven (specifiek bedrijven die

dicht tegen woonwijken aanliggen), woningcorporaties (parkeerplaatsen en nog ongebruikt grondeigendom) en rondom het winkelgebied (t.b.v. klandizie).

- Parkeerdruk: Is er sprake van een hoge parkeerdruk binnen een deelgebied, dan wordt er gezocht naar mogelijkheden om laadpalen net buiten dit gebied te plaatsen om de parkeerdruk niet verder te verhogen. Waar binnen woonwijken hoofdzakelijk sprake is van parkeren op openbaar gebied, wordt geprioriteerd in de uitrol van laadpalen.
- Uitrol: Openbare laadpalen worden naar laadbehoefte verdeeld over de gemeente. Op basis van wijkprognoses voor publieke laadpalen (waarin rekening wordt gehouden met o.a. woningtype, autobezit en inkomensklasse) wordt met behulp van de Ladder van Laden gekeken of en wanneer 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 waar in de toekomst laadpalen bijgeplaatst kunnen worden en op centraal gelegen locaties in de kernen en wijken.
 - II. Openbare laadpalen worden waar mogelijk niet rechtstreeks voor de deur geplaatst ter voorkoming van claimgedrag en verdrukking van overige plaatselijke belangen.

Specifieke verplichtingen laadpunten bij woningbouw en utiliteitsbouw:

- Europese Richtlijn Energieprestatie van Gebouwen (EPBD III): Sinds maart 2020 geldt een aantal verplichtingen voor het aanleggen van laadinfrastructuur bij woningbouw en utiliteitsbouw. Deze verplichting is nu reeds opgenomen in het Bouwbesluit, maar wordt in het kader van de Omgevingswet onderdeel van het Besluit bouwwerken leefomgeving. De interne organisatie en projectontwikkelaars worden onder andere via de gemeentelijke website voorzien van informatie² over deze verplichtingen:

- I. Woningbouw met meer dan tien parkeervakken. Bij woongebouwen (meergezinswoningen) 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.

² <https://www.rvo.nl/onderwerpen/wetten-regels/laadinfrastructuur-elektrisch-vervoer>



Uitwerking beleidskeuzes

4

Uitwerking beleidskeuzes

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten uit het vorige hoofdstuk (visie op laadinfrastructuur) verder uitgewerkt. 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 strategische 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, binnen een loopafstand van maximaal 200 meter. Deze laadpunten met een vermogen tot 22 kW worden geplaatst als losse palen.
- De plaatsing, het beheer, het onderhoud en de exploitatie van laadpalen is ten tijde van het opstellen van dit beleidsplan in handen van drie CPO's: PARKnCHARGE, Opcharge en City Charging. Particulieren hebben kunnen kiezen om bij één van deze drie CPO's een laadpaal aan te vragen, waarna zij de aanvraag samen met de gemeente afhandelden.
- Vanaf juli 2024 maken we onderdeel uit van de interregionale samenwerking onder de provincie Noord-Brabant en de provincie Limburg. Hierdoor krijgt één exploitant het alleenrecht voor het plaatsen en exploiteren van laadpalen. De huidige contracten met de CPO's die ten tijde van het opstellen van dit beleidsplan werkzaam

zijn in de gemeente Asten, blijven van kracht maar zij mogen geen nieuwe laadpalen plaatsen gedurende de regionale concessie.

- We zijn als juridisch eigenaar en beheerder van de openbare ruimte altijd betrokken bij het plaatsen van openbare laadpunten.
- We kiezen ervoor om aan de volgende regionale aanpak en concessie voor reguliere laadinfrastructuur van de Samenwerkingsregio mee te doen, waardoor wij ons committeren aan een nieuwe aanbesteding.

Gebruik van openbare laadpalen:

Visie: Multimodaal gebruik

Laadinfrastructuur wordt bij voorkeur gebruikt door verschillende rijders 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. Indien mogelijk houden we hier rekening bij locatiekeuze en de inrichting van laadlocaties (zoals laadpleinen), door bijvoorbeeld laadpalen te plaatsen bij bredere parkeerplekken en aan de randen van grotere clusterlocaties.
- Indien mogelijk worden aan de randen van centra en recreatieve voorzieningen (indien publiek) extra laadpunten gerealiseerd voor zowel bewoners als bezoekers.

Plaatsingsstrategie en plaatsingskaart voor openbare laadpalen:

Visie: Proactieve uitrol

1. Laadinfrastructuur wordt proactief uitgerold op basis van buurtprognoses van laadbehoefte in de gemeente (plankaart).
2. Wanneer 'op basis van gebruiks-data' blijkt dat een laadpaal intensief gebruikt wordt, plaatsen we in de omgeving, mits mogelijk, een paal bij (data gedreven).
3. Daar waar de uitrol van laadinfrastructuur achter loopt op de lokale laadbehoefte is het voor inwoners en ondernemers mogelijk om een openbare laadpaal aan te vragen. De gemeente toetst vervolgens de locatie en koppelt terug aan een van de CPO's waarmee de gemeente samenwerkt.
4. Bovendien kan de gemeente op eigen initiatief besluiten tot plaatsing van een 'strategische openbare laadpaal' op een locatie naar keuze

Totstandkoming plankkaart en karakteristiek

- Bij het opstellen van de plankkaart (Bijlage II) gebruiken we verschillende databronnen om de behoefte aan laadpunten te voorspellen. Op basis daarvan gaan we laadpunten voorde-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. Het creëren van een dekkend netwerk is hierbij het uitgangspunt.
- We kiezen daarnaast in samenspraak met de verantwoordelijke CPO, mits mogelijk, 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 plankkaart gekeken worden naar een beschikbare locatie binnen 200 meter loopafstand. Als deze er niet is, wordt binnen deze loopafstand een nieuwe locatie 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, op strategische plekken. Ter plaatse van monumentale panden proberen we de plaatsing van publieke laadinfrastructuur te beperken, of in te passen in niet-monumentale gedeelten van de

beschermde gezichten. Maatwerk is hier het uitgangspunt.

- Op de plankaart zijn laadpalen verdeeld in vier categorieën: bestaande laadpalen (groen), beschikbare locaties (rood), mogelijkheden voor het clusteren van laadpalen (geel).

Participatie bij openbare laadpalen:

Visie: Participatie van inwoners en ondernemers

De gemeente Asten 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. 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.
- We halen bij het opstellen van een plankaart reacties op bij inwoners ten aanzien van de voorgestelde laadlocatie(s). Dit doen we o.a. via enquêtes waar plankaarten online beoordeeld kunnen worden.
- Het type gebruiker is bepalend voor de locatie van de paal:
 - I. Bewoners: centraal in de wijk.
 - II. Bezoekers / forenzen: zichtlocatie.
- Nadat we de locatie voor het laadpunt hebben bepaald, nemen we een (verzameld) verkeersbesluit dat wordt gepubliceerd in het gemeenteblad. Inwoners kunnen bezwaar maken tegen het (verzameld) verkeersbesluit, waarna we de locatie mogelijk heroverwegen.
- Om inwoners goed te informeren over de voorgenomen plaatsing van de laadpaal kondigen we het verkeersbesluit ook aan in het weekblad van de gemeente.

Openbare laadpalen bij gemeentelijke voorzieningen:

Visie: Laadopstelling

Openbare laadpalen worden allereerst geplaatst bij (bestaande) parkeerclusters en bij gemeentelijke en maatschappelijke 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 maatschappelijke voorzieningen waar de gemeente-eigenaar is van het terrein (bijv. gemeentehuis, sportvoorzieningen, medisch centrum, etc.).

Realisatiecriteria voor openbare laadpalen:

Visie: Laadlocatie

Volgens de ladder van laden hanteren we het uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Voor EV-rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben, organiseert de gemeente gezamenlijk met de verantwoordelijke CPO laadvoorzieningen in de publieke ruimte.

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, claimedrag van berijders (bijv. 'laadpaalkleven': elektrische auto bezet laadpaal zonder actief te laden) en verdrukking van overige plaatselijke belangen worden zoveel mogelijk voorkomen.

- Grondeigenaar: de ondergrond is in eigendom van de gemeente.
- Veiligheid: de laadkabel mag niet over het trottoir liggen.
- Elektriciteitsnet: laadpalen worden waar mogelijk binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet 400V) 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. Hierbij worden eerst haakse parkeervakken in overweging genomen en daarna

langsparkeervakken 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 nemen we de plaatsing van de laadpaal mee in de herinrichting.
- Buiten de openbare ruimte: plaatsing van laadpalen vindt bij voorkeur op publiek toegankelijke locaties buiten de openbare ruimte plaats.
- Belemmering en struikelgevaar 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 wordt vermeden (minimaal 120 cm) tenzij er een trottoir aan de overkant beschikbaar is.
- Aanrijdbeveiliging: voor 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 de groene openbare ruimte. Dit houdt in dat er geen laadpalen of laadpalen/laadpleinen of laadstations binnen 3 meter vanaf de stam van een boom geplaatst mogen worden. Dit geldt eveneens voor kabels en leidingen van en naar de laadpalen. Voor monumentale bomen gelden aanvullende regels. De lijst met monumentale bomen is te vinden op de website van de gemeente Asten. Eerste uitgangspunt is laadpalen op verhardingen. Indien dit niet mogelijk is in de nabije omgeving is het toegestaan om een laadpaal in berm/gazon te realiseren. Wil de initiatiefnemer een laadpaal of kabels en leiding realiseren in plantvakken, dan dient dit voorgelegd te worden aan team Groen, Natuur en Landschap van de gemeente Asten, waarna zij zullen bepalen of de gemeente hier akkoord mee gaat. Daarnaast is het document "Boombescherming op bouwlocaties" van toepassing.
 - Onverharde grond: bij plaatsing in onverharde grond (bijvoorbeeld gras of zand) dient rondom de laadpaal grondversteving te worden aangebracht. Deze grondversteving bestaat uit minimaal 2 rijen betontegels formaat 30x30 cm (of vergelijkbaar, in overleg met betreffende gemeente) opgesloten in bijpassende opsluitbanden.
 - Centrum: Laadpalen in worden in het centrum zo min mogelijk op straat geplaatst. Wanneer het mogelijk is om uit te wijken naar een pleintje buiten het hart van het centrum (waarbij loopafstand van 200 m niet in geding komt), dan heeft dit de voorkeur.
 - 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. In deze situatie wordt de paal tussen de invalide parkeerplek en een reguliere parkeerplek geplaatst. Hierdoor blijft één van de laadpunten beschikbaar voor algemeen gebruik.
 - Blauwe zone: Laadpalen mogen worden geplaatst in een blauwe zone wanneer de dominante laadbehoefte van bezoekers komt. Plaatsen in blauwe zones wordt vermeden wanneer de laadvraag van bewoners en forenzen komt.
 - Midden op parkeervak. Hierbij gaan we uit van de volgende volgorde 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
 - Laadpalen worden geplaatst op onderstaande typen parkeerplekken, 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 hierop in door te beoordelen of locaties waar nu één laadpaal komt op langere termijn ook geschikt is voor meerdere laadpalen.

- Concentratie of dekking: we zorgen eerst voor een dekkend netwerk en gaan dan pas clusteren.
- Kernen en wijken: we zorgen ervoor dat alle kernen en wijken worden voorzien van minimaal een laadpunt. Dit om lange afstanden zonder laadvoorzieningen te voorkomen.

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 verplichten gebouweigenaren (o.a. van VvE's) bij bestaande woningbouw met meer dan twintig parkeervakken om de richtlijn ook over te nemen dat op hetzelfde terrein vanaf 2025 minimaal één laadpunt moet zijn aangelegd.
De gebouweigenaar kan, naar gelang de lokale behoefte en lokale markt, zelf bepalen hoeveel oplaadpunten hij in totaal realiseert.
- Indien een woning-/utiliteitsgebouw is voorzien van een eigen parkeergelegenheid, is het aan de gebouweigenaar om laadpunten aan te leggen. Wel adviseren we bij meer dan twintig parkeervakken minimaal één laadpunt aan te leggen. We voorzien op deze locaties niet in de uitrol van openbare laadpunten.

Uitrol semi-openbare 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. VPA's zijn daarom niet toegestaan.

- 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 semi-openbare laadpunten gerealiseerd en ingepast kunnen worden. Bij revitalisering van bedrijventerreinen zetten we dit actief op de agenda.

Uitrol snellaadpunten

Visie: Multimodaal gebruik

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

- We voeren een reactief beleid op de realisatie van snellaadpunten dat zich beperkt tot het verlenen van relevante vergunningen en ontheffingen en het nemen van verkeersbesluiten. Op het gebied van uitrol van snellaadpunten van 50 tot 125 kW voeren we wel een actief beleid rondom gebieden met gemengde functies, zoals sportverenigingen, scholen en maatschappelijke gebouwen.

Uitrol laders voor busvervoer:

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

Uitrol laders voor (internationaal) vrachtvervoer:

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



CHARGING
LANE

Bijlage I: 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.

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 Zuidwest onderdeel van de verantwoording die de provincies afleggen aan de rijksoverheid.

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 net-aansluiting 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.

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.

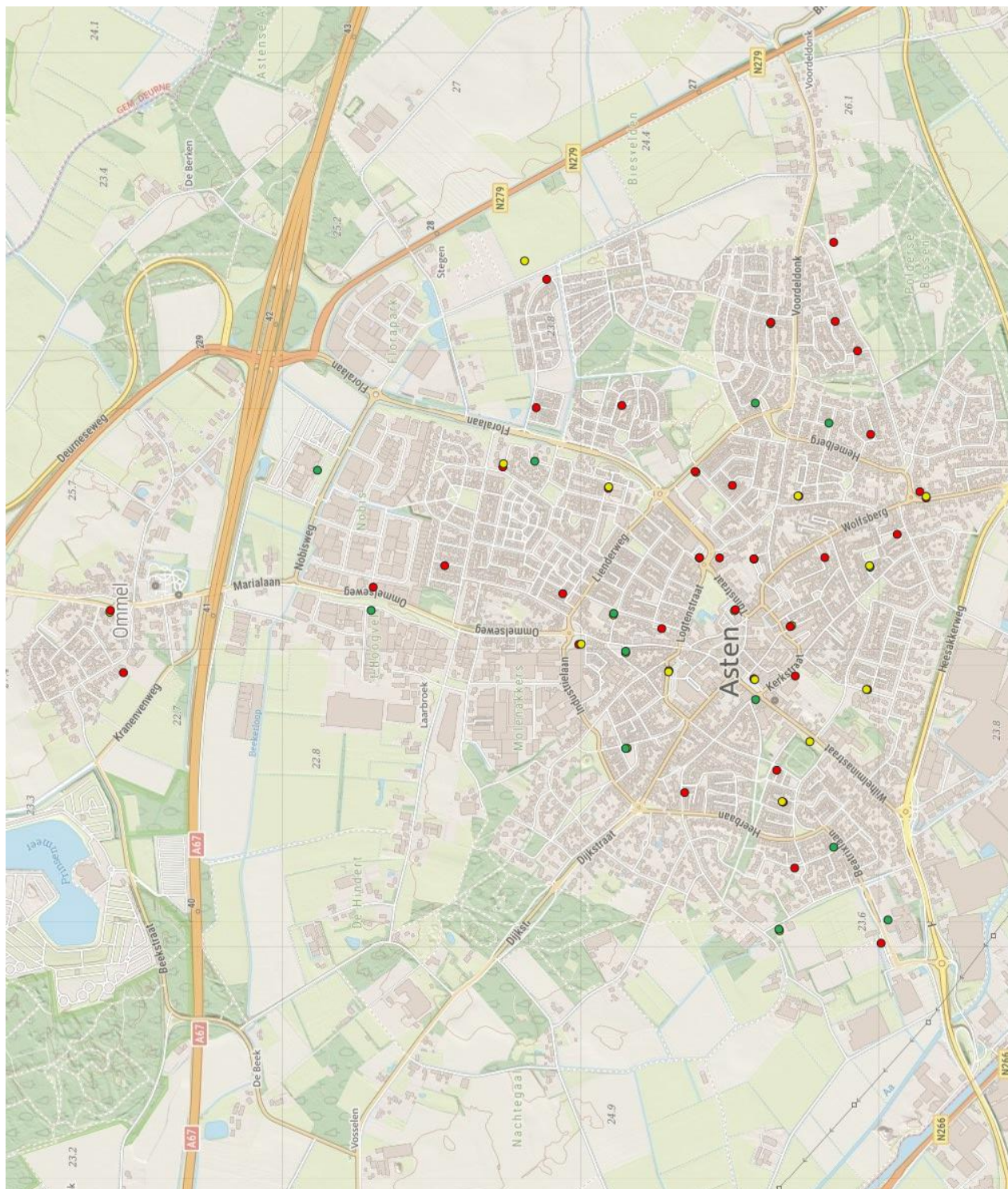
Zero-emissiezones (ZE-zones): Zones waarbinnen geen logistieke voertuigen mogen komen die emissies uitstoten.

Bijlage II: Plankaart Asten en Ommel

Groen: Bestaande laadpalen of in voorbereiding

Geel: Mogelijkheden voor het clusteren van laadpalen

Rood: Mogelijke plek voor laadpaal



Geel: Mogelijkheden voor het clusteren van laadpalen

Rood: Mogelijke plek voor laadpaal



Bijlage IV: Boombescherming op bouwlocaties 2020

De gemeente Asten heeft onderstaande voorschriften opgesteld voor bescherming van de te behouden bomen gedurende bouw-/grondwerkzaamheden bij bomen. De aannemer dient zich gedurende het project te houden aan onderstaande voorschriften en te zorgen voor inachtneming hiervan. Bij controle moeten alle medewerkers incl. onderaannemers van deze voorschriften op de hoogte zijn. Bij schade aan wortels, takken of stam dient de aannemer dit direct te melden bij de gemeente. Per incident (overtreding) geconstateerd door de gemeente Asten wordt een boete van €500,- verrekend (indien niet direct zelf gemeld). Eventuele schade wordt (daarnaast) verhaald op de veroorzaker. De hoogte van het schadebedrag wordt bepaald door de aard en omvang van de toegebrachte schade en de boomwaarde (volgens methode NVTB).

1) Breng voor aanvang van de werkzaamheden stamommanteling aan.

2) Zet rondom de in de buurt van het project zijnde bomen, waar niet binnen de boomkroon gewerkt hoeft te worden, gekoppelde bouwhekken. De bouwhekken moeten rondom de kroonprojectie worden geplaatst.

3) Werk zo min mogelijk binnen de kroonprojectie en gebruik bouwmaterieel/machines waardoor schade aan de bomen zoveel als mogelijk wordt voorkomen. Werken met zware machines binnen een straal van 3m van een boom is verboden (uitgezonderd indien gebruik wordt gemaakt van rijplaten, de huidige verharding nog aanwezig is of andere voorzorgsmaatregelen getroffen worden om verdichting van de grond te voorkomen). Werk waar nodig

handmatig nabij de stam of wortels van een boom om schade te voorkomen;

4) Sla geen bouwmaterialen, zand, bouwkeet of voertuigen op binnen een straal van 3m vanaf de stam van een boom. De grond raakt hierdoor verdicht waardoor boomwortels afsterven (Uitgezonderd; Het opslaan van bouwmaterialen mag wel indien gebruik wordt gemaakt van bijv. rijplaten of de huidige verharding nog aanwezig is (min. afstand 0,5m vanaf de stam aanhouden). Het opslaan van zand, bouwkeet of voertuigen is niet toegestaan binnen 3 meter vanaf de stam);

5) Het is verboden wortels dikker dan 4cm te verwijderen/door te zagen.

Indien noodgedwongen wortels dikker dan 4cm verwijderd/doorgezaagd moeten worden dient dit eerst gemeld te worden bij Team Groen, Natuur en Landschap van de gemeente Asten. Na meldingen wordt de situatie gezamenlijk met de aannemer bekeken. De gemeente kan op dat moment de risico's inschatten of kiezen voor maatwerk. Na opdracht van de gemeente kan het werk voortgezet worden.

6) Te verwijderen wortels recht afzagen/knippen.

Indien wortels verwijderd moeten worden (dikker of dunner dan 4cm) dienen deze altijd netjes recht afgezaagd/geknipt te worden. Takken mogen alleen na goedkeuring van de gemeente Asten worden verwijderd. Het eventueel verwijderen van takken dient te worden uitgevoerd door een erkend boomverzorger (ETT certificaat).

7) Er mogen geen graafwerkzaamheden plaatsvinden dicht bij de boom dan vijf maal de stamdiameter of dicht dan 3m vanaf de boom zodat voorkomen wordt dat de boom instabiel wordt. Bij twijfel vooraf contact opnemen met de gemeente Asten. Bij het leggen van kabels en leidingen dient men binnen 3m vanaf de stam van de boom in principe altijd sleufloos te werken. Mocht dit niet mogelijk zijn dan dient dit overlegd te worden met de gemeente Asten.

8) Voorkomen moet worden dat schadelijke stoffen zoals cementwater, kalk, zout, olie of andere chemische stoffen bij de boom terecht kunnen komen. Er mag vandaar bijv. geen cement gedraaid worden binnen de kroonprojectie van een boom of cementwater weggegoten worden binnen de kroonprojectie van een boom.

9) Let op uitdrogingsgevaar bij (tijdelijke) grondwaterverlaging.

Indien mogelijk bronneren buiten het groeiseizoen (april t/m oktober). Indien dit niet mogelijk is dienen bodemvochtsensoren geplaatst te worden. Waar nodig dienen de bomen extra water te krijgen om uitdroging te voorkomen.

10) Behoud het oorspronkelijke maaiveldniveau.

Ophoging en afgraving leidt tot wortelschade, structuurbederf en/of zuurstofgebrek in de bodem. Boomwortels sterven hierdoor af.