Visie en plaatsingsbeleid van de openbare laadinfrastructuur voor auto's

Gemeente Moerdijk

2024

MOERDIJK



Inhoudsopgave

INLEIDING 1

VERWACHTE ONTWIKKELINGEN 3

VISIE OP LAADINFRASTRUCTUUR 8

UITWERKING BELEIDSKEUZES 13

UITVOERING EN ORGANISATIE.....19

BIJLAGE: BEGRIPPENLIJST.....21



1 Introductie

1 Inleiding

De gemeente Moerdijk heeft in overeenstemming met de Omgevingsvisie voor 2040 drie integrale kernambities: het versterken van stadse én dorpse leefomgeving, het bouwen aan een vitale en gezonde economie en werken aan een groen, duurzaam, veilig en (be)leefbaar buitengebied. Daarnaast is de gemeente gecommitteerd aan het Klimaatakkoord met de ambitie om in 2050 de gemeente klimaatbestendig in te richten. Duurzame mobiliteit speelt een belangrijke rol om deze ambities te bereiken. De komende periode zal de gemeente een verdere stap zetten in de plaatsing van publieke laadpalen door deel te nemen aan de nieuwe regionale aanpak laadinfrastructuur van de Samenwerkingsregio Zuid (provincies Noord-Brabant en Limburg) Deze visie gaat in op de rol van de gemeente bij 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 (hierna: RAL-Zuid) daarom de gemeente Moerdijk 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 reguliere publieke laadinfrastructuur van de gemeente. De visie draagt bij aan een gecontroleerd verloop van deze mobiliteitstransitie op het gebied van personenvervoer, doelgroepenvervoer en licht vrachtvervoer (bestelbussen). Voor deze gebruikersgroepen is op dit moment op veel plaatsen al een toenemende behoefte aan laadpunten en verwachten we een verdere toename.

Beleidsmatige context

De visie en het daaropvolgend plaatsingsbeleid gaat in op de beleidskeuzes die de gemeente Moerdijk maakt om de uitrol van publieke laadinfrastructuur gecontroleerd te laten verlopen. Hierbij wordt zoveel mogelijk tegemoetgekomen 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:

- Energieprogramma Moerdijk
- RES West-Brabant
- Beleidsregels Parkeerbeleid 2021 Gemeente Moerdijk
- Beleidsregels Nota Parkeernormen 2021 Gemeente Moerdijk
- Beleidsregels oplaadinfrastructuur Elektrische voertuigen Gemeente Moerdijk



2 Verwachte ontwikkelingen

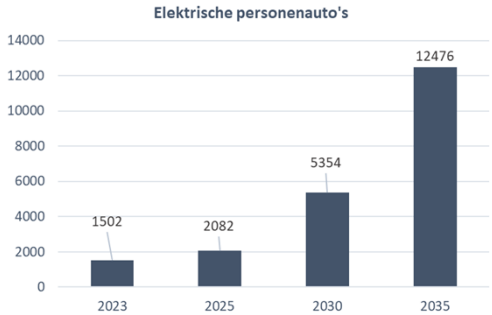
2 Verwachte ontwikkelingen

We kennen verschillende gebruikersgroepen die (op termijn) overstappen naar elektrisch rijden, met elk hun eigen kenmerken en behoeftes aan laadinfrastructuur. Personenvervoer is er hier één van en groeide de afgelopen jaren snel. Dit is een mobiliteitstransitie die zich voort zal zetten. Op basis van cijfers van het CBS en ElaadNL is het aantal FEV's (Full Electric Vehicles) gestegen van ca. 44.600 in 2019 naar 531.400 in 2024. In dit hoofdstuk gaan we verder in op de landelijke ontwikkelingen en de ontwikkelingen in Moerdijk met betrekking tot hierboven beschreven modaliteiten.

Personenvoertuigen

Op basis van prognoses van Elaad (2024) stijgt het aantal FEV's van ca. 531.400 in 2024 naar ca. 1.911.700 in 2030 (midden scenario). Het lage en hoge scenario voor 2030 lopen uiteen van ca. 1.488.700 tot 2.447.200, maar evident is dat het aantal elektrische personenvoertuigen van nu naar 2030 een grote groei gaat doormaken. Deze auto's zullen ook in de gemeente Moerdijk mogelijkheid moeten hebben om te kunnen laden. We maken voor personenvoertuigen grofweg onderscheid tussen een drietal doelgroepen:

- 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.



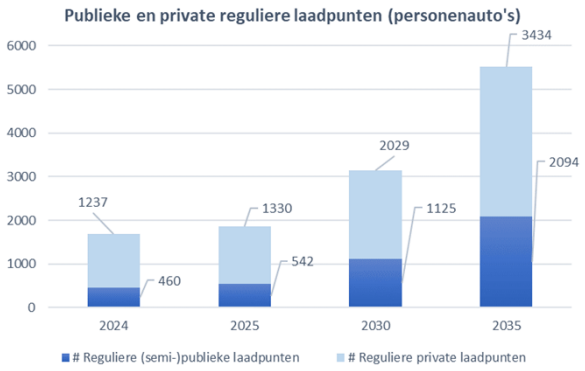
Figuur 1: Prognose aantal elektrische personenauto's in gemeente (BEV's) (Bron: RVO, ElaadNL)

Prognoses per type laadinfrastructuur

Op basis van bovenstaande ontwikkelingen in de mobiliteitstransitie worden door ElaadNL prognoses gemaakt voor het aantal benodigde reguliere (semi-)publieke, reguliere private laadpunten en snellaadpunten, voor de

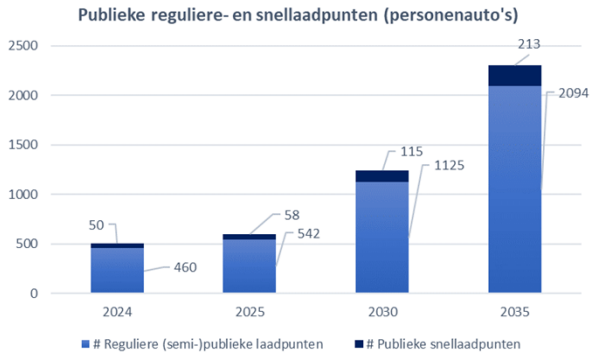
periodes 2025, 2030 en 2035. Een belangrijke nuance: het doel is niet om dit aantal verwachte laadpunten exact te realiseren, maar om te zorgen dat laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit om de ontwikkeling van elektrisch vervoer niet te beperken (volgens het hoofddoel van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur).

Momenteel zijn er ca. 1.697 reguliere laadpunten en 50 snellaadpunten in de gemeente. Van het totaal aantal laadpunten staan momenteel ongeveer 460 laadpunten (2 laadpunten =1 laadpaal) in de openbare ruimte. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's, doelgroepenvervoer en licht vrachtvervoer te voorzien zijn in totaal ca. 1.870 laadpunten nodig. De verwachting is dat ongeveer 1.330 van deze laadpunten op eigen terrein van



Figuur 3: Prognose aantal reguliere laadpunten in gemeente, publiek en privaat (Bron: RVO, ElaadNL)

inwoners en bedrijven gerealiseerd zullen worden. Ca. 540 laadpunten (= 270 laadpalen) zullen in de openbare ruimte gerealiseerd worden. Deze laadpunten moeten voorzien in de laadbehoefte in de gemeente van onder andere de 2082 elektrische personenauto's die naar



verwachting in 2025 in Moerdijk geregistreerd zijn.

Op de volgende pagina gaan we in op wat de ontwikkelingen zullen zijn op nationaal niveau rondom de realisatie van verschillende typen laadpunten en wat de verwachte impact hiervan is op de situatie in de gemeente Moerdijk.

Figuur 4: Prognose aantal (semi-)publieke reguliere en snellaadpunten in gemeente (Bron: RVO, ElaadNL)

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. Ook worden steeds vaker binnen VvE's afspraken gemaakt voor de realisatie van private laadpunten in bijvoorbeeld parkeergarages.

Verwachte ontwikkelingen en use-cases voor private laadinfrastructuur zijn als volgt:

- 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. Hiermee worden private laadpunten voor de toekomst steeds interessanter.
- 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.

Realisatie van openbare laadpunten

Laadpaalexploitanten (ook wel Charge Point Operators genoemd) zijn verantwoordelijk voor het realiseren, beheren en onderhouden van laadpunten in de openbare ruimte van de gemeente Moerdijk.

Verwachte ontwikkelingen en use-cases voor publieke (of openbare) laadinfrastructuur zijn als volgt:

- Door de snelle groei van het aantal elektrische auto's is forse uitbreiding van de publieke laadnetwerken nodig. (Zie hierboven beschreven prognoses). 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.

Slim laden en netbewust 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.

Netbewust laden is opgenomen in de nieuwe concessie voor reguliere laadinfrastructuur in de RAL-Zuid. Hiermee kan netbeheerder Enexis bij schaarste op het net op bepaalde tijdstippen de laadsnelheid van reguliere laadpalen afschakelen. Logischerwijs zullen deze momenten plaatsvinden op het moment dat de druk op het net op buurtniveau het grootst is; dit betreft vooral de namiddag en vroege avond. Om schaarste op het net te voorkomen in de algemene zin, staat de gemeente Moerdijk in contact met de netbeheerder Enexis en de dienstdoende CPO (Charge Point Operator) die verantwoordelijk is voor de uitrol van de laadinfrastructuur in de Samenwerkingsregio Zuid waaronder de gemeente Moerdijk valt.



3 Visie op laadinfrastructuur

Visie op laadinfrastructuur

De gemeente Moerdijk spreekt de ambitie uit om de verduurzaming van mobiliteit – en daarmee de opkomst van elektrische voertuigen - in haar gemeente te stimuleren. Deze ambitie vloeit voort uit de overkoepelende doelstellingen uit de Omgevingsvisie en het bredere Klimaatakkoord om de gemeente klimaatbestendig in te richten. Om deze reden kiest de gemeente ervoor om de haar inwoners en ondernemers te betrekken in deze mobiliteitstransitie. Met algemene en specifieke uitgangspunten voor openbare laadpalen en voor laadpunten bij zowel woningbouw als utiliteitsbouw schetst de gemeente Moerdijk de contouren van het beleid dat nodig is om deze mobiliteitstransitie gecontroleerd te laten verlopen. In dit hoofdstuk wordt verder ingegaan op deze uitgangspunten.

Uitgangspunten voor de uitrol

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 gezamenlijk met de RAL-Zuid en de concessiehouder aan een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, veilig en stimulerend netwerk van laadinfrastructuur:

- Dekkend: We willen dat EV-rijders laadpalen makkelijk kunnen vinden.
- 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.
- Stimuleren: De transitie van fossiel naar elektrisch vervoer stimuleren door belemmeringen als ‘niet op eigen terrein kunnen laden’ waar mogelijk en wenselijk weg te nemen.

Algemene uitgangspunten:

- Zorgvuldig ruimtegebruik (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.
- Proactieve uitrol: 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 op het gebied van laadinfrastructuur, door middel van een uitgevoerd participatietraject en het publiceren van verkeersbesluiten.

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).
- Verkeersbesluit: We nemen voor een laadlocatie een verkeersbesluit, waarbij één of meerdere parkeervakken gereserveerd worden voor het laden van elektrische voertuigen.
- Parkeerdruk: Is er sprake van parkeerdruk (volgens parkeernota) op betreffende cluster of (woon)straat, dan worden laadpalen hier net buiten geplaatst om mogelijk de parkeerdruk niet nog meer te verhogen.
- 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 waar voldoende ruimte is om in de toekomst laadinfrastructuur bij te kunnen plaatsen. Hiermee volgen we het principe van ‘spreiden en clusteren’.

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.

1

[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 publieke openbare laadinfrastructuur'. Om uniformiteit te borgen in de realisatiecriteria voor publieke laadpalen tussen de gemeente Moerdijk en andere gemeenten in de Samenwerkingsregio Zuid zijn de basiseisen van deze Samenwerkingsregio Zuid als uitgangspunt genomen. Deze basiseisen zijn, waar wenselijk, aangepast naar de wenselijke beleidskeuzen voor de gemeente Moerdijk.

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 uitrol van reguliere laadpunten in de openbare ruimte door middel van proactieve plaatsing.

- Voor EV-rijders die geen mogelijkheid hebben om op privaat terrein te voldoen aan hun laadbehoefte, organiseren we laadvoorzieningen in de openbare ruimte. Wij stimuleren zoveel als mogelijk laden op eigen terrein.
- De plaatsing, het beheer, het onderhoud en de exploitatie van laadpalen is in handen van een laadpaalexploitant (CPO).
- Vanaf juli 2024 maken we onderdeel uit van de interregionale samenwerking onder de provincies Noord-Brabant en Limburg. Hierdoor krijgt één exploitant het alleenrecht voor het plaatsen en exploiteren van laadpalen in de gemeente. De huidige contracten met de CPO's die ten tijde van het opstellen van dit beleidsplan werkzaam zijn in de gemeente Moerdijk blijven van kracht (en zij zullen hun laadpalen mogen blijven exploiteren), maar zij zullen geen nieuwe laadpalen mogen plaatsen gedurende de looptijd van de regionale concessie. Naast het alleenrecht voor plaatsen voor een nieuwe CPO zal er vanuit de Samenwerkingsregio ook een nieuw gesprek plaatsvinden over een actualisatie van de plankaart en de (in deze paragraaf later beschreven) plaatsingsfactoren die hiervoor de input vormen. In deze uitwerking wordt daarom de ruimte gereserveerd om de gemaakte beleidskeuzes te herijken zodat deze in lijn zullen zijn met de eisen vanuit de Samenwerkingsregio.
- We zijn als juridisch eigenaar en beheerder van de openbare ruimte altijd betrokken bij het plaatsen van openbare laadpunten en zijn een belangrijke stakeholder in het complete plaatsingsproces en de exploitatiefase hierna.

Gebruik van openbare laadpalen:

- 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 al rekening mee houden door geen laadpalen te plaatsen bij te smalle parkeervakken. In de praktijk zullen de meeste vakken hier breed genoeg voor zijn.

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

- De concessiehouder gebruikt verschillende databronnen om de behoefte aan laadpunten te voorspellen. Op basis daarvan plaatst de concessiehouder voor de vraag uit. 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, aangezien de netbeheerder de plankaart zal verrijken met hun beschikbare netcapaciteit, en het versnelt het proces rond plaatsing. De prognoses per buurt van ElaadNL worden hierbij als uitgangspunt gebruikt.
- 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).
- 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 van onze gemeente. We hebben hierbij de volgende locaties voor ogen: (bv: sportvoorzieningen, nieuwe woningbouwlocaties en bedrijven, specifieke locaties Moerdijk).

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.

- We hebben reacties opgehaald bij inwoners ten aanzien van de voorgestelde laadlocatie(s). Dit hebben we gedaan door middel van het programma Maptionnaire, waar de plankaarten visueel tentoon gesteld worden. Inwoners hebben hier de mogelijkheid gehad om o.a. via enquêtes deze plankaarten online te beoordelen en eventueel een voorstel te doen van een alternatieve locatie. We reserveren de ruimte om, wanneer wenselijk, eenzelfde proces in te richten bij een grootschalige aanpassing van de plankaart voor reguliere laadpalen.
- De doelgroep bepaalt in beginsel de locatie van de paal. Hiermee verzekeren we dat de laadpaal op een geschikte locatie staat en gebruikt zal worden voor de doelgroep voor wie deze bedoeld is:

  I. Bewoners: centraal in de wijk. Dit zullen voornamen laadpalen betreffen die aangevraagd zijn door particulieren, maar dit kunnen ook proactieve locaties zijn.
  II. Bezoekers/ forenzen: zichtlocatie. Dit zullen voornamelijk proactieve laadpalen zijn, waarbij gefocust wordt op laadpunten bij voorzieningen of wijkontsluitingen.

Openbare laadpalen bij gemeentelijke voorzieningen

Visie: Laadopstelling

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

- We stimuleren in ons uitvoeringsmodel van openbare laadpunten het realiseren van laadpunten 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.). De realisatie van deze laadpunten wordt afgestemd met andere relevante teams binnen de gemeente (waaronder gebouwen/terreinbeheer).

Realisatiecriteria voor openbare laadpalen:

Visie: Laadlocatie

De laadlocatie wordt onderhoudsarm ingericht (gelet op o.a. groenbeheer).

Visie: Parkeerdruk en straatbeeld

Is er sprake van parkeerdruk op betreffende cluster of (woon)straat, dan worden laadpalen geplaatst daar waar de parkeerdruk relatief gezien het laagst is.

- **Grondeigenaar**: de ondergrond is in eigendom van de gemeente.
- **Veiligheid**: de laadkabel mag niet over het trottoir liggen.
- **Elektriciteitsnet**: laadpalen worden waar mogelijk binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet) gerealiseerd. Dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn. Daarnaast wordt er rekening gehouden met voldoende ruimte voor de realisatie van ondersteunende hardware bij grotere aansluitingen zoals de trafo en omvormers.
- **Bestaand parkeervak**: laadpalen worden waar mogelijk gerealiseerd bij bestaande parkeerplaatsen. De oplaadpaal wordt op de raaklijn met de aangrenzende parkeervak(ken) geplaatst zodat (in de toekomst) eenvoudig twee (of meer) elektrische auto's tegelijk kunnen laden.
- **Herinrichting**: 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 en struikelgevaar voorkomen:** de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd. Volgens 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 na definitieve af- en toestemming met de gemeente.
- **Smalle stoep:** Vermijden (minimaal 120 cm) tenzij er ook al andere belemmeringen zoals straatverlichting op de stoep is aangebracht en de doorgang door de laadpalen niet smaller wordt.
- **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.

- **Groene openbare ruimte:** parkeerplaatsen van laadpleinen mogen niet ten koste gaan van bestaande groene openbare ruimte. De laadpaal wordt op minimaal 2

meter van de stam van de boom geplaatst.

- **Onverharde grond:** bij plaatsing in onverharde grond (bijvoorbeeld gras of zand) dient rondom de laadpaal grondversteviging 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.
- **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 wel geplaatst worden op een bestaande invalide parkeerplek.
- **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.
- **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. Ook 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. 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.
- **Concentratie of dekking:** eerst zorgen voor een dekkend netwerk en dan pas clusteren
- **Oriëntatie:** t.o.v. bebouwing, aflopend naar voorkeur:

  I. Blinde gevel,
  II. Zijgevel,
  III. Voorgevel.



5 Uitvoering en organisatie

Uitvoering en organisatie

Gemeentelijke organisatie

De opschaling van laadinfrastructuur vraagt om grotere uitvoeringskracht en verdere professionalisering van het werkproces binnen de gemeente én in de afstemming met de relevante stakeholders (Samenwerkingsregio Zuid, CPO en netbeheerder). 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.

De nieuwe regionale aanpak van de Samenwerkingsregio Zuid betekent dat één concessiehouder het alleenrecht heeft om palen te plaatsen gedurende de concessietermijn van 4 jaar (2024-2028). In deze periode zal de gemeente Moerdijk met alle relevante partijen in deze nieuwe regionale samenwerking systematisch afstemmen om de opschaling van de uitrol van reguliere laadpalen binnen de gemeentegrenzen te blijven garanderen.

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.



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.

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.

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.

Plankaart: Op plankaarten van gemeenten wordt de voorziene locaties voor laadinfrastructuur ingetekend. De netbeheerder verrijkt deze kaarten met de beschikbare netcapaciteit op die locaties.

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.

Utiliteitsbouw: beslaat alle bouwwerken die geen woonbestemming hebben

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