Beleid laadinfrastructuur 2022

Gemeente Midden-Delfland



Inhoud

1. Inleiding 5
2. Aanleiding 6
   2.1. Klimaatakkoord 6
   2.2. Huidige situatie 6
   2.3. Opgave 7
3. Opgave Midden-Delfland 8
   3.1. Opgave 8
4. Keuze uitvoeringsmodel 9
   4.1. Eigen laadpalen en onderhoud uitbesteed 9
   4.2. Concessiemodel 9
   4.3. Procedure en rol van de gemeente 10
5. Technische keuzes 11
   5.1. Regulier laden en/of snelladen 11
   5.2. Laadpleinen 11
   5.3. Integratie in straatmeubilair 12
6. Keuzes bij plaatsing laadpalen 13
   6.1. Privaat laden op eigen terrein 13
   6.2. Openbare laadpalen 13
   6.3. Privaat laden in de openbare ruimte 13
   6.4. Nieuwe ruimtelijke plannen 14
7. Juridische procedures 15
   7.1. Verkeersbesluiten 15
   7.2. Laadpalenkaart 15
8. Uitwerking 16
   8.1. Aanvraagcriteria 16
   8.2. Laadpalenkaart 17

Bijlagen: Laadpalenkaarten Den Hoorn, Schipluiden en Maasland 20

1. Inleiding

Op 28 juni 2019 heeft de Nederlandse overheid het klimaatakkoord gepresenteerd om te voldoen aan de eisen die zijn vastgesteld in het klimaatverdrag van Parijs. In het klimaatakkoord wordt voor elektrisch vervoer gestreefd naar een verkoop van 100% emissie loze nieuwe personenauto's in 2030.

Voor elektrische auto's zijn voldoende laadvoorzieningen nodig, waaronder laadvoorzieningen in de openbare ruimte. Een belangrijke taak voor het realiseren hiervan is weggelegd voor gemeenten.

Dit beleidsdocument heeft als doel om:

- In de periode tot 2030 voldoende laadpalen te realiseren;
- Het behandelen van aanvragen en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor een laadpunt op een eenduidige manier uit te voeren;
- Aan aanvragers, netbeheerders en aanbieders van laadinfrastructuur duidelijkheid te geven welke criteria en voorwaarden de gemeente hanteert voor het plaatsen van een laadpunt en welke procedures daarbij worden gevolgd;
- Te voldoen aan de eis Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) om te beschikken over een integrale visie op de laadinfrastructuur.

2. Aanleiding

2.1. Klimaatakkoord

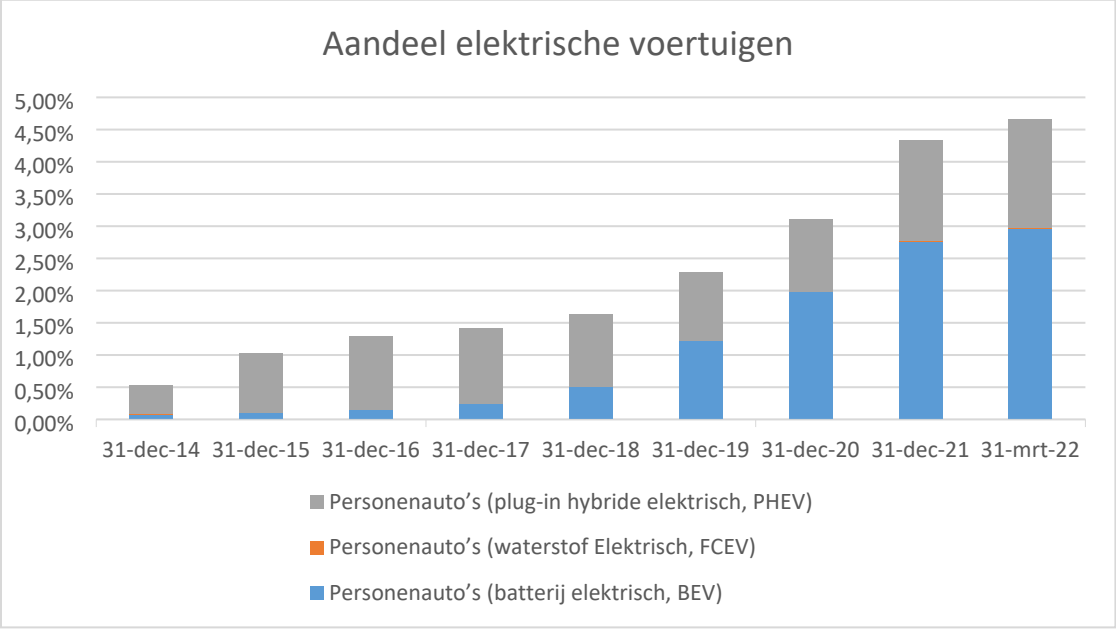
Op 28 juni 2019 heeft de Nederlandse overheid het klimaatakkoord gepresenteerd om te voldoen aan de eisen die zijn vastgesteld in het klimaatverdrag van Parijs. De Nederlandse overheid heeft zich daarbij het doel gesteld om in 2030 49% minder CO2 uit te stoten ten opzichte van 1990. Om dit te bereiken zijn er met verschillende sectoren – waaronder de sector mobiliteit- afspraken gemaakt.

In het klimaatakkoord streeft men naar een verkoop van 100% emissieloze nieuwe personenauto's in 2030. Dit betekent dat het aantal elektrische personenauto's in 2030 groeit naar 1,9 miljoen.

2.2. Huidige situatie

Op 31 december 2014 telde Nederland 44.222[1] elektrische personenauto's. Hiervan waren er 6.856 volledig elektrisch (BEV) en 37.366 hybride (PHEV of FCEV[2]). Ruim zeven jaar later is het aantal elektrische auto's toegenomen tot 411.303[3] (waarvan 261.602 volledig elektrisch (BEV) en 149.701 hybride (FCEV en PHEV). Dit is 4,65% van het totaal personenauto's.

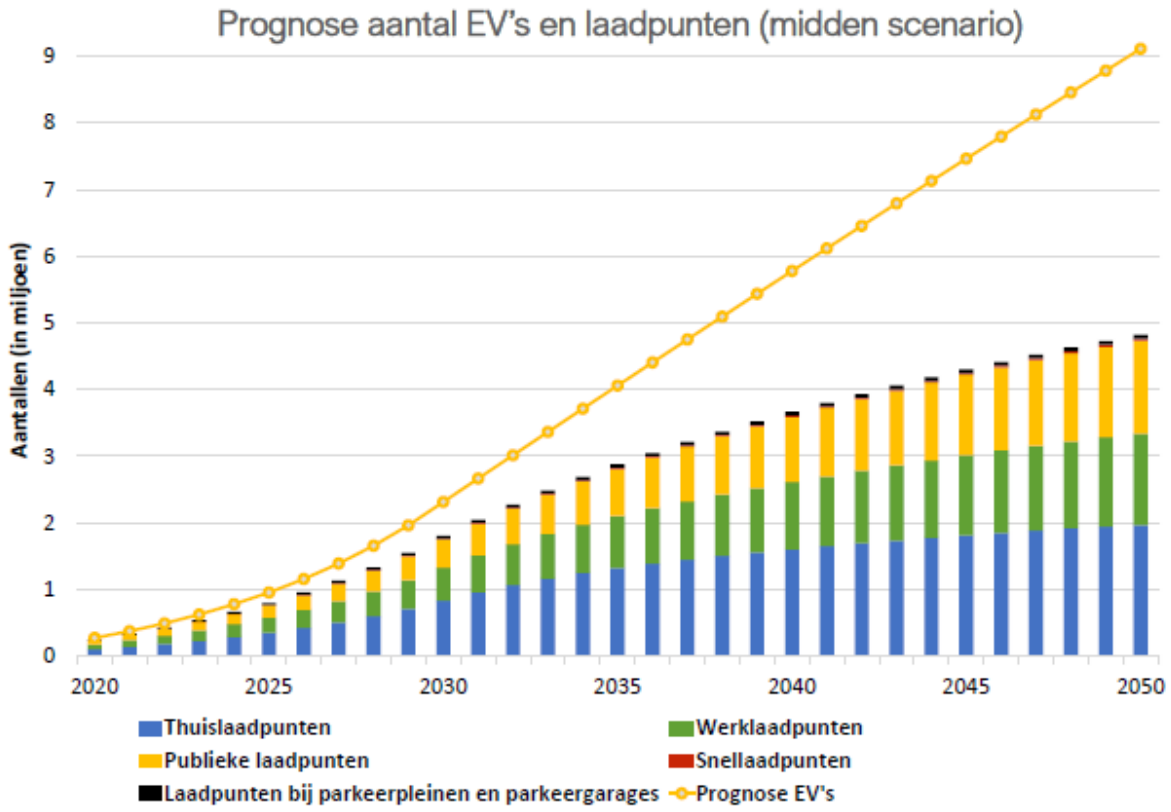
Sinds 2019 is het aantal volledig elektrische personenauto's groter dan het aantal hybride personenauto's. De groei van het aandeel elektrische auto's begint de laatste jaren toe te nemen: tussen 2020 en 2021 met 1,2 % per jaar.



Figuur 1: Aandeel elektrische personenauto's in de periode 2014-2021[3].

[1] Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), Elektrisch rijden op de weg, februari 2021
[2] PHEV = elektrisch in combinatie met fossiele brandstof, FCEV = elektrisch in combinatie met waterstof
[3] Nederland elektrisch.nl/actueel/verkoopcijfers. RVO.nl, 31 maart 2021

De verwachting is dat de vraag naar laadpunten sterk zal stijgen. Zie figuur 2.



Figuur 2: Prognose aantal elektrische personenauto's en laadpunten[4].

2.3. Opgave

Om ervoor te zorgen dat de laadinfrastructuur deze groei aan kan, is als onderdeel van het klimaatakkoord de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. Hierin staan alle activiteiten die ervoor moeten zorgen dat deze 1,9 miljoen elektrische voertuigen genoeg mogelijkheden hebben om op te laden. Concreet betekent dit dat in 2030 naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig zijn.

In de NAL concludeert men dat met de huidige groei dit aantal niet gehaald wordt. De sleutel voor het halen van dit doel ligt voor een groot deel bij de gemeenten. Zij plaatsen het publieke deel van alle laadpunten in Nederland. Omdat het plaatsen van nieuwe laadpunten op dit moment niet snel genoeg gaat, moeten gemeenten manieren vinden om de doorlooptijden voor het plaatsen van nieuwe laadpunten te verkorten. Hierbij verplicht de NAL alle gemeenten om een integrale visie op de laadinfrastructuur vast te stellen. Elke gemeente beschrijft daarin hoe zij van plan is de doelen van de NAL te gaan halen.

[4] Elaadn/nl, Elaadn Outlook, Q3 2021

3. Opgave Midden-Delfland

3.1. Opgave

Op basis van de ambities van de NAL heeft de gemeente de opgave het aantal laadpalen de komende jaren harder te laten groeien dan tot nog toe het geval is. Vertaling van de 1,9 miljoen elektrische voertuigen voor 2030 naar Midden-Delfland betekent dat Midden-Delfland in 2030 minstens 2000 elektrische auto's telt.

Op 1 januari 2020 telde Midden-Delfland 9265 personenauto's. In 2030 is dus meer dan één op de vijf auto's een elektrische personenauto. Op 1 januari 2021 telde Midden-Delfland 7905 huishoudens. Dit betekent dat gemiddeld iets meer dan een kwart van de huishoudens een elektrische auto bezit.

In de NAL is ook berekend hoeveel laadpunten er moeten worden gerealiseerd om deze groei op te vangen. Het gaat daarbij om publieke, semipublieke en private laadpalen. Gemeenten zijn daarbij verantwoordelijk voor de publieke laadpalen: de laadpalen die in de openbare ruimte worden geplaatst. De NAL geeft aan dat voor 2030 een kleine 400.000 publieke laadpunten in Nederland moeten zijn geplaatst. Op basis van het aandeel van de bevolking van Midden-Delfland in de totale bevolking van Nederland, betekent dit voor Midden-Delfland ongeveer 450 laadpunten. Omdat elke laadpaal twee aansluitingen heeft gaat het om 225 laadpalen.

Ten opzichte van het huidige aantal laadpalen betekent dit een behoorlijke opgave. Op 1 april 2022 staan in de gemeente 40 publieke laadpalen en zijn 16 laadpalen in procedure. In Den Hoorn staan 16 laadpalen en zijn er 7 in procedure, in Maasland zijn dat respectievelijk 16 en 8 laadpalen en in Schipluiden staan 8 laadpalen en is er één in voorbereiding. In 2030 moeten op basis van het aantal inwoners ongeveer 96 laadpalen gerealiseerd zijn in Den Hoorn, 77 in Maasland, 52 in Schipluiden.

Het aantal te realiseren laadpalen zal dan ook komende jaren hoger komen te liggen dan nu. Om aan de doelstellingen van de NAL te voldoen moeten in de periode 2022 – 2030 185 laadpalen worden geplaatst (waarvan op dit moment 15 in procedure). Dit betekent dus dat jaarlijks rekening gehouden moet worden met het realiseren van gemiddeld 20 à 21 laadpalen.

4. Keuze uitvoeringsmodel

4.1. Eigen laadpalen en onderhoud uitbesteed

De eerste vijf openbare laadpalen werden in 2014 in de gemeente geplaatst als onderdeel van een pilotproject van het Stadsgewest Haaglanden. Subsidie hiervoor was afkomstig uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In het kader van deze pilot zijn in het Stadsgewest Haaglanden in totaal 350 laadpunten geplaatst. De verdeling over de deelnemende gemeentes vond op basis van het aantal inwoners plaats.

De laadpalen zijn door de gemeente aangeschaft. Voor het plaatsen, beheren en onderhouden van de laadpalen heeft Midden-Delfland in samenwerking met de gemeente Den Haag een overeenkomst met BAM Alfen afgesloten. Toentertijd is voor de aanschaf van de laadpalen gekozen omdat in deze periode de markt in laadpunten nog vrij klein en daardoor weinig concurrerend was. Het pilotproject was een succes. De laadpunten werden allen intensief gebruikt. Enkele van onze palen behoorden tot de best gebruikte palen in de regio. Daarna zijn er nog uit eigen gemeentelijke middelen, maar wel onder hetzelfde contract, in hetzelfde jaar nog zes laadpalen bijgeplaatst. Het aantal laadpalen steeg daarmee tot 11 in december 2014.

4.2. Concessiemodel

In 2016 heeft de gemeente heeft, net als de gemeenten in de regio, gekozen voor het concessiemodel. Er is één partij die de laadpunten in de gemeente plaatst en beheert. De rol van de gemeente is, bij de plaatsing van laadpunten, beperkt tot de stappen van het proces die tot gemeentelijke taken horen: goedkeuring van de locatie en het nemen van het verkeersbesluit. Op deze manier zijn laadpunten relatief eenvoudig te realiseren en wordt er veel werk voor de gemeente uit handen genomen.

Bij het uitwerken van het concessiemodel heeft de gemeente Rotterdam de trekkersrol op zich genomen. De gemeente Rotterdam heeft andere gemeenten in de MRDH uitgenodigd om mee te doen met een concessieovereenkomst. De samenwerking tussen de deelnemende gemeenten en Rotterdam is in een samenwerkingsovereenkomst geregeld.

Deze concessie is in november 2016 verleend aan het ENGIE. Hierdoor had ENGIE het alleenrecht om openbare laadpunten te plaatsen tot en met 31 december 2020 en deze laadpunten te blijven exploiteren tot en met 2025.

In 2021 heeft een tweede aanbesteding plaats gevonden. Engie – inmiddels Equans- is als beste uit de aanbesteding naar voren gekomen. Voor de periode 1 juli 2021 tot en met 30 juni 2024 heeft Equans het alleenrecht om openbare laadpunten te plaatsen en te blijven exploiteren tot en met 30 juni 2029.

Door de aan de concessie deelnemende gemeenten is gezamenlijk een laadkader opgesteld. Daarin staat omschreven onder welke voorwaarden de concessiehouder laadpunten binnen de deelnemende gemeenten kan plaatsen. Verdere beleidskeuzes die de gemeente maakt zijn met dit laadkader in overeenstemming.

4.3. Procedure en rol van de gemeente

De plaatsing van laadpunten vindt plaats op basis van aanvragen. Vraag gestuurd plaatsen heeft het voordeel dat laadpunten worden geplaatst op locaties waar de behoefte aan laadvoorzieningen is. Hierdoor doen wij geen investeringen op locaties waar (nog) geen vraag. Aanvragen voor een laadpaal worden ingediend bij de concessiehouder via he digitale platform Laadpaalnodig.nl.

De concessiehouder doet een locatievoorstel en legt dit ter goedkeuring voor aan de gemeente. Wanneer het locatievoorstel is goedgekeurd doorloopt de gemeente de procedure van het verkeersbesluit met onder nadere een termijn van 6 weken waarin bezwaar gemaakt kan worden en eventueel behandeling door de bezwarencommissie. Daarna gaat de concessiehouder verder met de voorbereiding voor de realisatie van de laadpaal. Tijdens deze procedure vindt de communicatie tussen gemeente en concessiehouder plaats via het digitale platform laadpaalnodig.nl.

Indien nodig kan de gemeente ook zelf laadpunten laten plaatsen. Het gaat hierbij om laadpalen bij openbare voorzieningen of om nieuwbouwprojecten zodat in de ondergrond voorzieningen worden getroffen om later eenvoudig vraag gestuurd laadpalen te kunnen plaatsen. Zo wordt voorkomen dat kort na de realisatie van een nieuwbouwproject de infrastructuur moet worden aangepast.

5. Technische keuzes

Er zijn verschillende technische mogelijkheden om elektrische voertuigen op te laden. In dit deelhoofdstuk worden deze mogelijkheden beschreven en wordt aangegeven welke worden toegepast in de gemeente.

5.1. Regulier laden en/of snelladen

Regulier laden en snelladen zijn de twee methodes waarmee elektrische voertuigen kunnen worden opgeladen. Bij regulier laden hebben de laadpunten een vermogen van tussen de 3,7 en 22 kWh, afhankelijk van het type voertuig, laadpaal en tijdstip. Bij snelladen ligt dit vermogen veel hoger, tussen de 22 en 350 kWh. De laadduur bij regulier laden ligt dan ook een veelvoud hoger dan bij snelladen. Waar bij regulier laden rekening moet worden gehouden met een laadduur van 6 tot 12 uur, kan bij snelladen een gemiddelde elektrische auto in 20 tot 30 minuten voor 80% worden opgeladen.

De gemeente kiest desondanks voor regulier laden als basis voor het openbaar laadnetwerk. De huidige concessie met Equans heeft dan ook alleen betrekking op regulier laden.

Deze voorkeur heeft de gemeente om de volgende redenen:

- In de gemeente laden gebruikers voornamelijk op twee momenten van de dag: bij aankomst op het werk en bij thuiskomst van het werk. Dit betekent dat de auto lang aan de lader geparkeerd blijft staan. Hiervoor is regulier laden voldoende.
- Reguliere laders kunnen eenvoudiger worden geplaatst, zonder dat er ingrijpende aanpassingen nodig zijn aan de infrastructuur. Snelladers moeten daarentegen op separate gronden worden geplaatst en hebben aanvullende objecten nodig, zoals transformator- en aansluitingskasten.
- Snelladers vragen meer energie, waardoor er meer aanpassingen aan het net nodig zijn om deze te realiseren. Het plaatsen van snelladers is dan ook een stuk kostbaarder dan het plaatsen van reguliere laders.
- Regulier laden maakt *Smart Charging* mogelijk. Hierbij kan het tijdstip en snelheid van laden op afstand worden bestuurd. Zo kan er bijvoorbeeld vooral worden geladen op momenten dat de vraag naar stroom laag is, zodat het elektriciteitsnet niet onnodig wordt belast.
- Regulier laden maakt een voor de toekomst belangrijke ontwikkeling mogelijk: *Grid-to-Vehicle (G2V)* en *Vehicle-to-grid (V2G).* Hierbij dient een elektrisch voertuig als een buffer in het elektriciteitsnet. De accu van het voertuig kan hierbij worden gebruikt om enerzijds piekbelastingen in het netwerk op te vangen en deze op een later moment weer terug te leveren als de vraag naar stroom hoog is.

De realisatie van snelladers wordt op dit moment voornamelijk overgelaten aan de markt en met name gerealiseerd op private grond. Op dit moment is voor de gemeenten (nog) geen taak weggelegd voor het stimuleren van de realisatie van snelladers. Als marktpartijen in de openbare ruimte snelladers willen plaatsen, zal de gemeente op basis van wettelijke, ruimtelijke, veiligheids- en beleidskaders beoordelen of dit wenselijk is.

5.2. Laadpleinen

Laadpleinen zijn plaatsen waar meerdere laadpalen zijn geclusterd. Daarbij zijn minstens drie parkeerplaatsen gereserveerd voor het laden van elektrische voertuigen. Laadpleinen kunnen een efficiënte methode zijn om genoeg laad-voorzieningen in de

gemeente te realiseren. Voordeel is dat er meerdere laadplekken tegelijkertijd kunnen worden gerealiseerd of tenminste al kunnen worden voorbereid doordat er maar één netaansluiting nodig is. Bovendien zijn ze beter zichtbaar voor de burger dan 'losse' laadpalen. Laadpleinen zijn een goede oplossing voor locaties waar de parkeerdruk laag is (bijvoorbeeld op parkeerterreinen met een overmaat aan parkeerplaatsen). Op locaties met een hoge parkeerdruk is spreiding van locaties een betere optie. Laadpalen worden niet geplaatst op locaties waar parkeerregulering plaats waar een gedeelte van de dag of week restricties gelden. Redenen hiervoor zijn, duidelijkheid, handhaving en effiëncy.

Voorlopig ligt de focus van de gemeente bij het plaatsen van afzonderlijke laadpalen binnen een loopafstand van 200 meter van de woon- of werklocatie van de aanvrager (de loopafstand wordt bepaald vanaf de laadpaal naar de dichtstbijzijnde erfgrens van het perceel van de aanvrager). De prioriteit ligt bij het realiseren van een dekkend laadpalennetwerk. Laadpleinen gaan in de toekomst een grotere rol gaan spelen als de groei van het elektrisch vervoer dermate sterk is toegenomen dat een goede spreiding is bereikt. Op de laadpalenkaart zijn daarom op enkele locaties meer dan twee parkeerplaatsen aan elektrisch laden toegewezen.

5.3. Integratie in straatmeubilair

Van integratie van straatmeubilair is op dit moment de integratie in lantarenpalen het meest bekend. Deze ontwikkeling verkeert nog in een pilotfase. Ervaringen bij andere gemeenten leert ons dat dit alleen incidenteel en in zeer specifieke situaties wordt toegepast.

6. Keuzes bij plaatsing laadpalen

6.1. Privaat laden op eigen terrein

Voor het toewijzen van laadpunten wordt in Midden-Delfland de 'ladder van laden' gehanteerd. Het uitgangspunt hierbij is dat er alleen een laadpaal in de publieke ruimte wordt geplaatst als de aanvrager geen andere mogelijkheid heeft om zijn auto op te laden. De gemeente wil wel groei van de laadinfrastructuur stimuleren, maar tegelijkertijd de openbare ruimte hiermee zo min mogelijk belasten.

Als een eigenaar van een elektrisch voertuig een aanvraag doet voor een openbare laadpaal, zal de gemeente bij het beoordelen van de door de concessiehouder voorgestelde locatie nagaan of de eigenaar op eigen terrein geen parkeermogelijkheid heeft waar hij een privaat laadpunt kan realiseren. Ook gaat de gemeente na of er geen semi-private laadpunten in de buurt van de eigenaar zijn waar het voertuig kan worden opgeladen. Die kunnen bijvoorbeeld staan op vrij toegankelijke parkeerterreinen van winkels of bedrijven. Pas als de aanvrager geen eigen terrein heeft om een laadpunt te realiseren en er geen alternatieve laadmogelijkheden in de buurt zijn, zal de gemeente het locatievoorstel goedkeuren.

6.2. Openbare laadpalen

Inwoners die geen mogelijkheid hebben om hun voertuig op eigen terrein te parkeren zijn aangewezen op openbare laadpalen. Indien een inwoner een elektrisch voertuig heeft aangeschaft en een openbare laadpaal wil, kan hij hiervoor een aanvraag indienen via het digitale loket Laadpaalnodig/nl. Indien binnen een loopafstand van 200 meter geen laadpaal aanwezig is of de aanwezige laadpaal onvoldoende restcapaciteit heeft, zal een extra laadpaal worden geplaatst.

6.3. Privaat laden in de openbare ruimte

Bij privaat laden in de openbare ruimte kunnen twee vormen onderscheiden worden: een laadkabel over de stoep of een verlengde private aansluiting. Beide worden door de gemeente niet gefaciliteerd en/ of toegestaan.

Laadkabel over de stoep

De Algemene Plaatselijke Verordening van Midden-Delfland[5] staat het laden via een kabel over of met een goot in de stoep niet toe. Wij doen dit om reden van veiligheid, onderhoud en verdeling van parkeerplaatsen. Een losse kabel over de stoep is een veiligheidsrisico. Bij een kabelgoot zijn de risico's weliswaar kleiner dan bij losse kabels, maar dat blijft afhankelijk van het juiste gebruik. Onderhoud van kabelgoten is complex en kostbaar. De gemeente blijft altijd risicoaansprakelijk bij ongevallen. Daarnaast kan het aanbrengen van een kabelgoot tussen woning en een openbare parkeerplaats onbedoeld de suggestie wekken dat de parkeerplaats niet voor iedereen beschikbaar is. Daarmee komt de uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen in het geding wat verhoging van de parkeerdruk tot gevolg heeft. Ook is het aanbrengen van een kabelgoot in een trottoir een kostbare zaak: ongeveer €500,-. Stel dat een kwart van de auto's kan

[5] Algemene plaatselijke verordening Midden-Delfland2021, artikel 2.10

parkeren op eigen terrein. Bij 2000 elektrische auto's in 2030 gaat het al gauw om €750.000,-, los van de kosten van onderhoud.

Verlengd private aansluiting

Hierbij wordt er een laadpaal geplaatst in de openbare ruimte, maar wordt de stroom geleverd vanuit de woning van een particuliere eigenaar. De eigenaar van de laadpaal ontvangt daarbij een vergoeding voor alle laadtransacties die bij zijn laadpaal worden afgenomen.
Deze vorm is uitgesloten in deze concessie. De concessiehouder heeft het alleenrecht. Verdere nadelen zijn het juridische aspect van het aanbrengen van private voorzieningen in de openbare ruimte. De gemeente heeft geen regie hebben over het aantal laadpalen, en een goede spreiding ervan, de uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen en de aanlegkosten.

6.4. Nieuwe ruimtelijke plannen

Bij nieuwe ruimtelijke plannen, zoals de bouw van nieuwe woonbuurten of veranderingen van functie, wordt rekening gehouden met de voorbereidingen voor laadpalen in de ondergrond, zodat deze eenvoudig kunnen worden geplaatst zodra er behoefte aan is. In de Nota parkeernormen 2020 is daarvoor bij de parkeernormen voor de verschillende functies een % parkeerplaatsen opgenomen waarbij deze voorzieningen in de ondergrond moeten worden getroffen. Dit is een percentage van het aantal parkeerplaatsen dat aangelegd wordt voor een bepaalde functie, dus geen extra parkeerplaatsen.

7. Juridische procedures

7.1. Verkeersbesluiten

Voor het aanwijzen van parkeerplaatsen als laadlocatie is een verkeersbesluit noodzakelijk. Het verkeersbesluit wordt voor twee parkeerplaatsen genomen. Het verkeersbesluit wordt gepubliceerd in het gemeenteblad, zodat de burgers op de hoogte worden gebracht en eventueel tegen het besluiten bezwaar kunnen maken. Als er binnen zes weken geen bezwaar binnen is gekomen, wordt de laadpaal geplaatst. In eerste instantie wordt één van de twee parkeervakken als laadlocatie ingericht. Dit gebeurt met het aanbrengen van een kruis in het parkeervak, het plaatsen van een tegel met oplaadsymbool en het plaatsen van een verkeersbord 'opladen elektrische voertuigen'. Als het verbruik van het parkeervak hoog is, dat wil zeggen: hoger dan 250 kWh en er meer dan 25 transacties per maand worden gedaan, dan kan ook het tweede parkeervak worden ingericht. Dit tweede parkeervak valt onder hetzelfde verkeersbesluit als het eerste parkeervak dat is ingericht.

7.2. Laadpalenkaart

Verkeersbesluiten werden tot nog toe alleen genomen na een laadpaalaanvraag. Met het oog op de verwachte toename van laadpalen gaat dit steeds meer ambtelijke capaciteit vragen. Om bewoners te helpen met een snelle procedure en de benodigde ambtelijke inzet te beperken is een laadpalenkaart opgesteld. Dit is een kaart met potentiële locaties voor laadpunten. In plaats van dat er een verkeersbesluit per locatie wordt genomen wordt er voor alle potentiële locaties één verzamelbesluit genomen. Voor het vaststellen van de laadpalenkaart wordt uitgebreide voorbereidingsprocedure (uniforme openbare voorbereidingsprocedure, afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht) gevolgd.

Een laadpunt wordt pas gerealiseerd als een aanvraag is ingediend en een extra laadpunt nodig is op basis van maximale loopafstand of gebruik.

Een laadpalenkaart heeft veel voordelen voor de aanvrager. Bij het toewijzen van een parkeerplek kijkt de concessiehouder naar de dichtstbijzijnde laadplek op de laadpalenkaart en hoeft geen verkeersbesluit meer te worden genomen. Dit verkort de doorlooptijd waardoor een laadpunt sneller gerealiseerd wordt.

Bij het verzamelbesluit wordt een realisatietermijn toegevoegd. Omdat de laadpalenkaart gebaseerd is de behoefte aan laadpalen tot 31 december 2025, is deze termijn als realisatietermijn genomen. Dit betekent dat tot eind 2025 laadpunten kunnen worden geplaatst op de locaties in het besluit worden genoemd. Voor 2026 en later zal opnieuw een prognose van de behoefte aan openbare laadpunten moeten worden gemaakt. Een andere reden om het verzamelbesluit een beperkte termijn te geven is ook om toekomstige inwoners de mogelijkheid te bieden zienswijzen op het beleid van de gemeente kenbaar te maken.

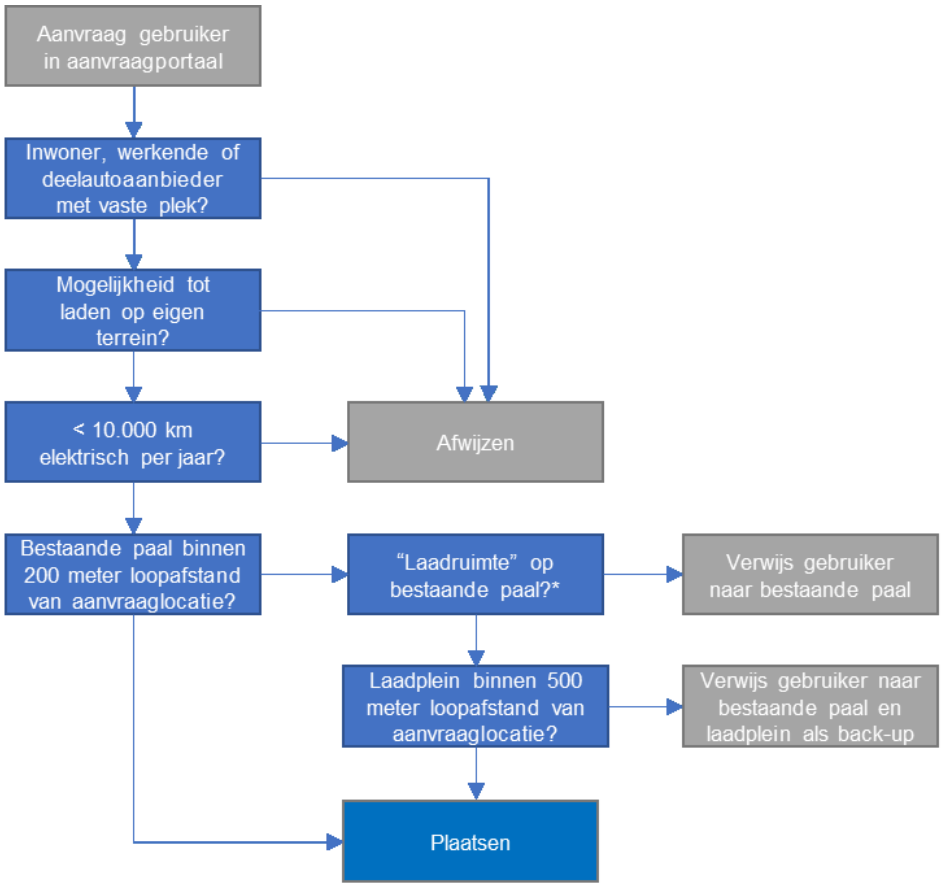
Een eerste laadpalenkaart was door EV Consult opgesteld. Omdat de maximale loopafstand tot een laadpaal bij de nieuwe aanbesteding is verkleind van 2050 naar 200 meter is in regionaal verband door Royal Haskoning DHV een nieuwe kaart opgesteld.

8. Uitwerking

8.1. Aanvraagcriteria

Een extra laadpaal wordt geplaatst als de aanvraag voldoet aan de volgende criteria:

- De aanvrager is een bewoner van Midden-Delfland, werkende in Midden-Delfland, of aanbieder van een elektrische deelauto met een vaste standplaats;
- De aanvrager is in het bezit van een elektrische auto of kan met een koop- of leaseovereenkomst aantonen dat hij/zij binnenkort een elektrische auto krijgt;
- De aanvrager heeft niet de mogelijkheid om op te laden op eigen terrein. Onder eigen terrein valt een privé-parkeerplaats die hoort bij de woning van de eigenaar zoals een oprit, maar ook een losse privé-parkeerplaats. In het geval de persoon in Midden-Delfland werkzaam is gaat het om een privé-parkeerplaats op het terrein van de werkgever van de aanvrager;
- De aanvrager verwacht meer dan 10.000 km op jaarbasis te gaan rijden. Dit komt neer op een gemiddelde afname bij het laadpunt van 2.000 kWh per jaar;
- Binnen een loopafstand van 200 meter van de locatie waar de aanvrager woont of werkt is geen laadpaal beschikbaar is met voldoende laadruimte. Een laadpaal heeft voldoende laadruimte als:
  - Het de tweede laadplek nog niet in gebruik genomen is;
  - Een of beide laadpunten van de laadpaal een gemiddeld maandelijks verbruik hebben van minder dan 250 kWh en/of gemiddeld minder dan 25 transacties per maand.



Figuur 3: Beslisboom voor het plaatsen van een laadpaal.

8.2. Laadpalenkaart

De laadpalenkaart is ontwikkeld op basis van locatie-eisen. Deze zijn gebaseerd op de locatievoorwaarden die door de gezamenlijke gemeente zijn opgesteld voor aanbesteding van de laadpalen. Deze eisen zijn:

Wettelijke eisen:

- De locatie ligt op grond in eigendom van de gemeente
- Niet plaatsen in Blauwe zones
- Niet plaatsen op invalidenparkeerplaatsen, taxistandplaatsen en ander ontheffingsvakken

Functionele eisen:

- Niet plaatsen in winkelstraten
- Bij voorkeur niet voor de deur van de aanvrager
- Bij voorkeur niet plaatsen voor een raam/deur van een woning
- Geen laadpaal in de directe nabijheid van andere objecten in de openbare ruimte zoals fietsenrekken, vuilcontainers, struiken, brandputten en straatmeubilair
- Inpassing in de omgeving (bijvoorbeeld bij vrij uitzicht op een monument of landschap)

Veiligheidseisen:

- Minimale doorgang trottoir is minimaal 120 cm
- Niet plaatsen op een smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad
- Geen belemmering van overig wegverkeer

Spreidingseisen:

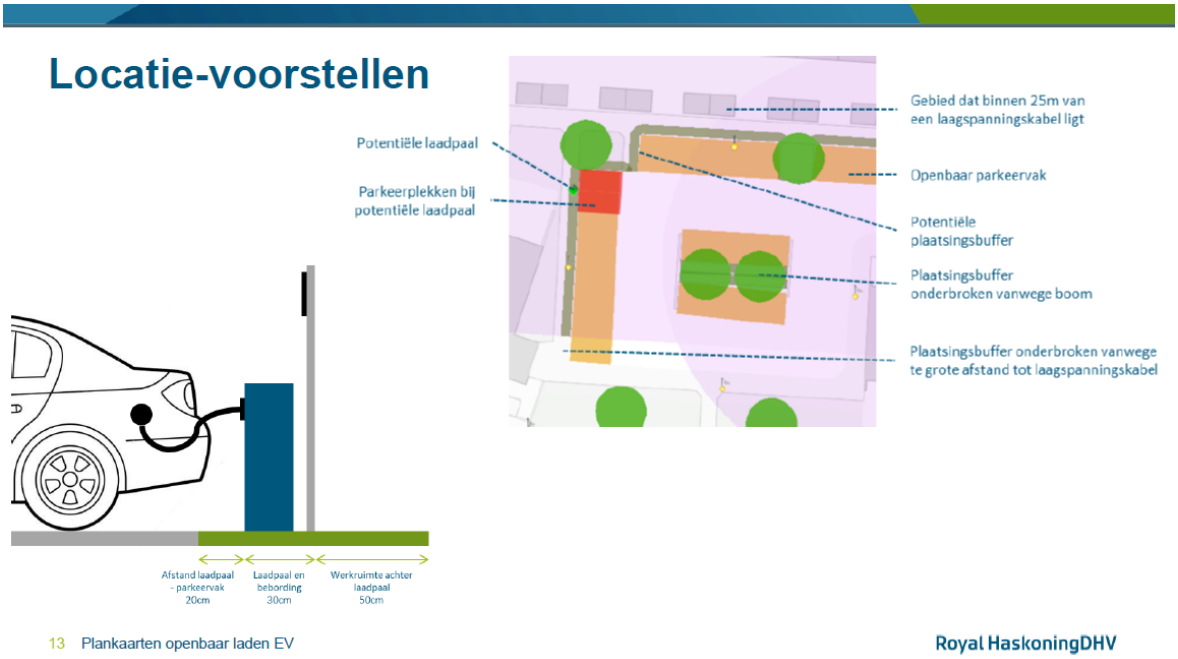
- Loopafstand ≤200 meter (gemeten vanaf de laadpaal naar de dichtstbijzijnde erfgrens van de aanvrager)
- Vindbaarheid/zichtbaarheid van de laadpaal, bij voorkeur op een hoek van een straat
- Bij voorkeur niet clusteren van laadvakken bij een hoge parkeerdruk

Technische eisen:

- Laagspanningskabel bij voorkeur binnen 25 meter
- Voorkomen van beschadiging van bomen en boomwortels, minimale afstand 2 meter

Op basis van deze criteria zijn in de locatiestrategie ongeveer 60 locaties bepaald waar een laadpaal zou kunnen komen te staan. Dit aantal komt overeen met de ongeveer 20 laadpalen die tot periode tot 2030 jaarlijks gerealiseerd moeten worden.

Daarbij is het bepalen van locaties zoveel mogelijk geautomatiseerd, zodat kaarten zoals in afbeelding 3 ontstaan. Overzichtskaarten met de voorgestelde laadpalen per kern zijn opgenomen in bijlage 1.



Figuur 3: Voorbeeld van een geautomatiseerde weergave van een potentiële laadlocatie

Voor het buitengebied zijn geen locaties opgenomen omdat in de Nota parkeernormen 2020 ervan wordt uitgegaan dat in het buitengebied door bewoners en werknemers op eigen terrein wordt geparkeerd. Als inwoners of bedrijven in het buitengebied waar op eigen terrein parkeren niet mogelijk is een aanvraag indienen zal voor die aanvragen een afzonderlijk verkeersbesluit genomen worden. Voor deze locaties is maatwerk nodig omdat in het buitengebied loopafstanden al snel meer dan 200 meter zijn.

Bijlagen: Laadpalenkaarten Den Hoorn, Schipluiden en Maasland

De groene bolletjes (•) zijn potentiële locaties voor nieuwe laadpalen voor de periode tot en met 30 juni 2024. Voor Den Hoorn gaat het om 17 nieuwe locaties, voor Schipluiden om 19 en voor Maasland om 24.

Ten aanzien van deze locaties kunnen belanghebbenden, in het kader van de uitgebreide voorbereidingsprocedure, hun zienswijze kenbaar maken.

De rode bolletjes (•) zijn locaties die bij niet goed zijn bevonden (konden helaas niet uit de kaart verwijderd worden).

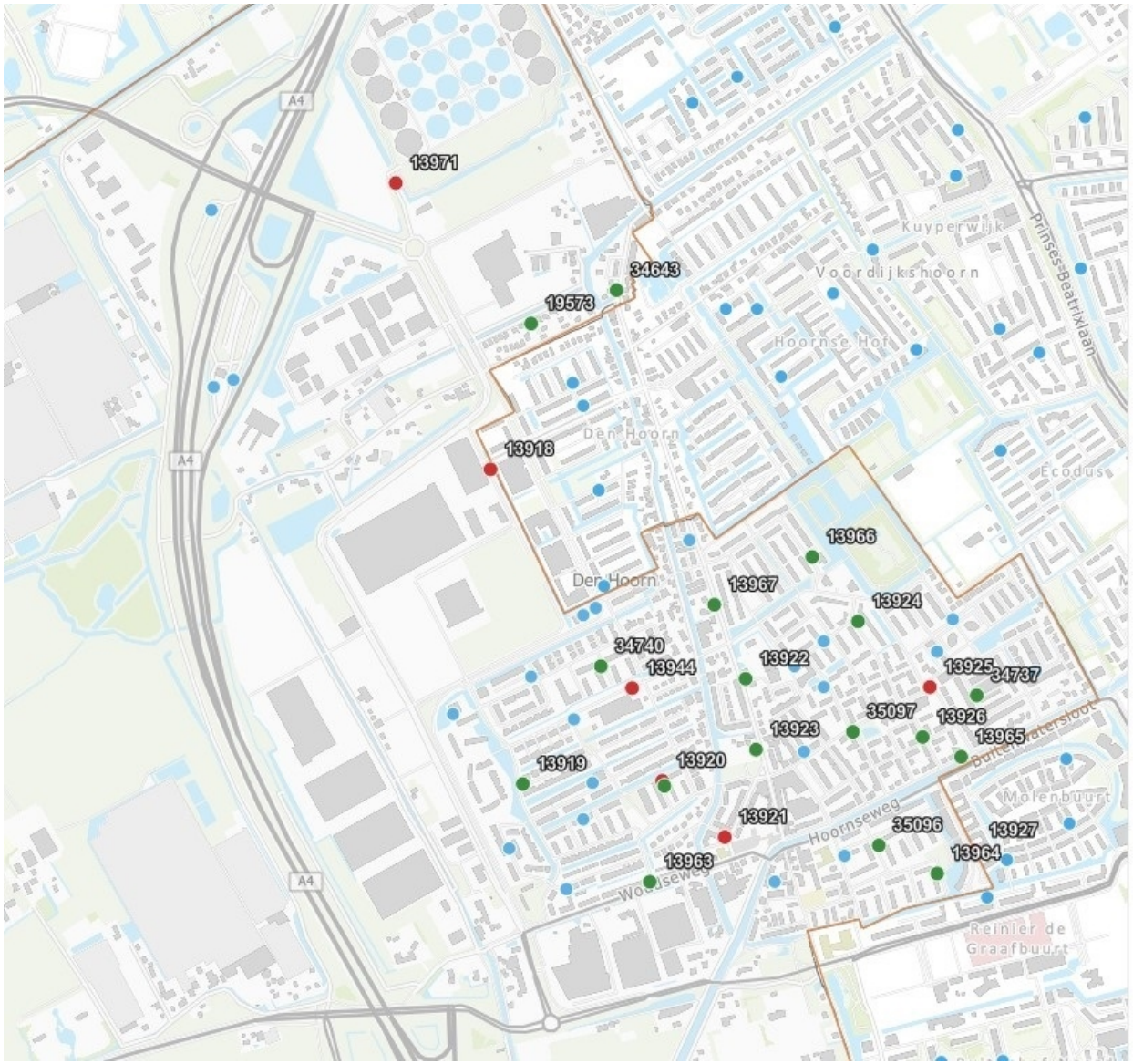
De blauwe bolletjes (•) zijn bestaande laadpalen of laadpalen die in voorbereiding zijn.

In deze fase van het plan voldoen de bolletjes kaarten.

Bij de verdere uitwerking en de ter visie legging van het plan krijgen bewoners uitgewerkte tekeningen te zien op het niveau van parkeerplaatsen en huisnummers.

Op deze uitgewerkte kaarten kan een bewoner exact zien waar de beoogde laadpalen bedacht zijn.

Laadpalenkaart Den Hoorn

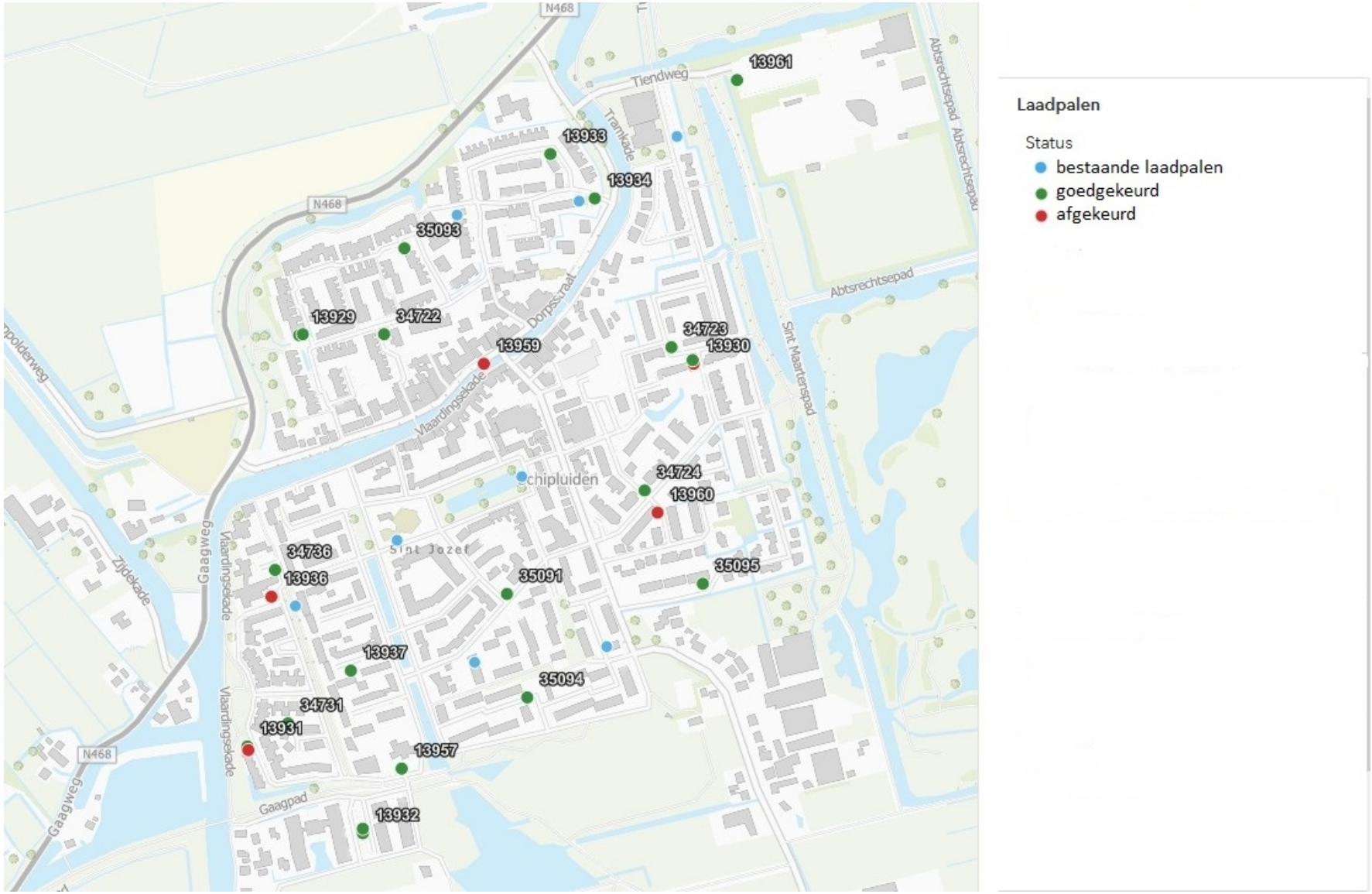


Laadpalen

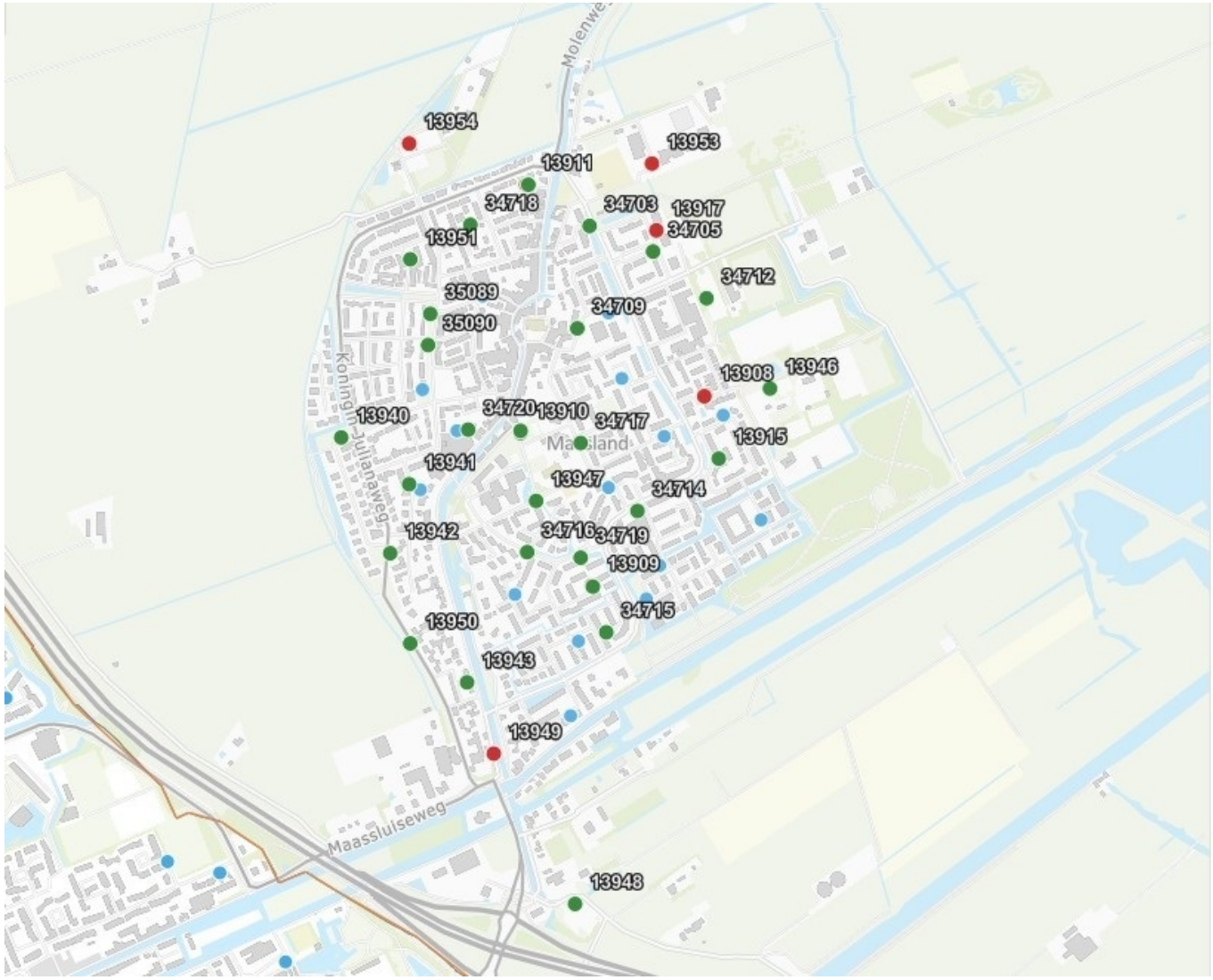
Status

- bestaande laadpalen
- goedgekeurd
- afgekeurd

Laadpalenkaart Schipluiden



Laadpalenkaart Maasland



Laadpalen

Status

- bestaande laadpalen
- goedgekeurd
- afgekeurd