

# Beleidsregels Openbare Laadinfrastructuur 2024



G E M E E N T E  
**VLISSINGEN**



## Inhoud

1	Inleiding .....	2
1.1	Doel en scope .....	3
1.2	Uitgangspunten .....	3
1.3	Ontwikkelingen.....	4
1.4	Leeswijzer .....	5
2	Soorten laadpunten.....	5
2.1	Soorten laadoplossingen en netaansluiting .....	6
2.2	Ladder van Laden .....	7
3	Doelgroepen .....	9
3.1	Personenauto's.....	10
3.2	Logistiek.....	10
3.3	Overige doelgroepen.....	11
4	Beleid reguliere publieke laadpunten .....	11
4.1	Uitvoeringsmodel .....	12
4.2	Plaatsingsstrategie.....	12
4.3	Plaatsingsbeleid.....	12
4.4	Plankaart .....	14
4.5	Verkeersbesluit en participatie .....	14
4.6	Parkeergarages.....	14
4.7	Gebiedsontwikkeling en herinrichting.....	15
5	Uitvoering en organisatie .....	16
5.1	Gemeentelijke organisatie en proces.....	17
5.2	Monitoring.....	17
5.3	Financiële kaders .....	17
6	Bijlage 1. Plankaart .....	19

# 1 Inleiding

Gemeente Vlissingen werkt aan een schone, duurzame Delta zoals beschreven staat in de Strategische visie 2040 en Omgevingsvisie. Samen met bedrijven werkt ze aan bijvoorbeeld schoon water en schone lucht. Zo wordt een balans gevonden die ook op lange termijn klimaatveranderingen tegengaat en tegelijkertijd met een economische groei bijdraagt aan de ontwikkeling van Vlissingen, Walcheren en Zeeland. Duurzame en slimme mobiliteit is hier een belangrijk onderdeel van.

In het landelijke Klimaatakkoord is vastgelegd dat in Nederland vanaf 2030 alle nieuwe auto's emissieloos moeten zijn, voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Die kunnen alleen rijden als de laadinfrastructuur op orde is. Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, een onderdeel van het Klimaatakkoord.

Eén van de afspraken is dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid als onderdeel van het programma Mobiliteit. Voor de gemeente Vlissingen geven deze beleidsregels invulling aan de eis door de komende jaren richting te geven aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen. Dit beleid dient daarmee als basis om de plannen rondom de uitvoering en uitrol van laadinfrastructuur mee op te kunnen stellen. De beleidsregels hebben een zichttermijn van 10 tot 15 jaar en zal op basis van ontwikkelingen in de markt binnen 5 jaar herijkt worden.

## 1.1 Doel en scope

In 2040 is vervoer in Vlissingen duurzaam. In deze opzet zijn de gebruikte vervoersmiddelen duurzaam en schoon, met de fiets voorop en de auto te gast. Indien er wel met de auto wordt gereden, dan zo duurzaam en schoon mogelijk. De gemeente Vlissingen wil met deze beleidsregels publieke laadinfrastructuur voorzien in de toenemende laadvraag en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer. Het doel van deze beleidsregels is om een strategie te bepalen voor laadinfrastructuur in de openbare ruimte voor alle elektrische voertuigen.

De focus van deze beleidsregels ligt op de doelgroepen personenauto's en lichte logistieke voertuigen, omdat de overstap naar elektrisch rijden niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo verloopt. Het netwerk van laadpalen wordt primair gefaciliteerd voor volledig batterij-elektrisch aangedreven voertuigen (BEV's). De beleidsregels laten (vooralsnog) buiten scope de doelgroepen zware logistiek, openbaar vervoer, mobiele werktuigen en vaartuigen.

Elektrisch rijden staat niet op zichzelf en is onderdeel van een regionale (en landelijke) context. De visie en beleidslijnen van de RAL (Regionale Aanpak Laadinfrastructuur) Zuidwest worden zoveel mogelijk overgenomen mits deze passen binnen de gemeentelijke ambitie. Deze zijn met name gericht op samenwerking en kennisdeling.

## 1.2 Uitgangspunten

In juli 2024 telt de gemeente circa 190 reguliere publieke laadpunten (95 laadpalen) en 2 kortparkeerladers van 50 kW. Daarmee hebben we goede stappen gezet richting een dekkend en betaalbaar netwerk van reguliere laadinfrastructuur. In onderstaande tabel is op basis van de prognoses van de NAL West de verwachte behoefte aan laadpunten tot 2030 weergegeven. Uit deze tabel blijkt dat er nog een flinke opgave voor ons ligt om de transitie naar elektrisch rijden te faciliteren.

Tabel 1 Prognose publieke laadpunten voor de gemeente Vlissingen

	2025	2030
<b>Reguliere publieke laadpalen</b>	386	514
<b>Kortparkeerladers (50-150kW)</b>	37	72
<b>High-Power Charging (&gt;150kW)</b>	20	39

Naast voldoende aanbod van laadpalen gelden ook andere uitgangspunten om te zorgen dat laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch vervoer, namelijk:

- **Dekkend:** We willen dat EV-rijders altijd binnen een straal van 300 meter een laadpaal tegenkomen.
- **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 (cyber security).

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

Aanvullend hanteert de gemeente Vlissingen het uitgangspunt dat geleverde stroom op publieke laadinfrastructuur groen is en afkomstig van Nederlandse (en waar mogelijk lokale) bronnen. Het stimuleren van elektrisch vervoer is onderdeel van het Klimaatakkoord. Het hoofddoel van het Klimaatakkoord is om CO<sub>2</sub>-reductie te bewerkstelligen. Elektrisch vervoer levert alleen een significante bijdrage aan CO<sub>2</sub>-reductie als de voertuigen op groene stroom rijden.

De ontwikkeling van een dekkend en toegankelijk netwerk van laadinfrastructuur mag niet ten koste gaan van vergroening, veiligheid en andere ambities voor de openbare ruimte.

### 1.3 Ontwikkelingen

We verwachten dat in de toekomst laden steeds efficiënter verloopt en dat eenzelfde aantal laadpunten meer EV-rijders kan bedienen dan nu het geval is. Die verwachting is gebaseerd op de volgende ontwikkelingen:

- **Ontwikkeling voertuigen:** Volledig elektrische voertuigen krijgen een steeds grotere actieradius. Nieuwe modellen hebben een betere accucapaciteit en zijn steeds vaker technisch geschikt om op hogere vermogens te laden. Daarbovenop is er een duidelijke trend te zien in de markt richting elektrische logistieke voertuigen;
- **Toename snellaadpunten:** Het aantal snelladers neemt toe, vooral langs snelwegen op verzorgingsplaatsen, maar ook binnen gemeentegrenzen op private grond;
- **Efficiënter laadpaalgebruik:** Er zijn meerdere manieren om laadpaalkleven tegen te gaan, zoals tarifiering en social charging apps.

#### 1.3.1 Wet- en regelgeving

Nederland en Europa werken aan wet- en regelgeving voor elektrisch laden. We vinden het belangrijk om deze ontwikkelingen te volgen en zodra er wijzigingen zijn, passen we onze werkwijze aan. Onderwerpen waar Nederland aan werkt zijn onder andere brandveiligheid in parkeergarages, digitale veiligheid en prijstransparantie zodat het voor de gebruiker vooraf duidelijk is wat het laden kost.

Relevant zijn de Europese richtlijnen voor de energieprestatie van gebouwen, de Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III), en voor laadfaciliteiten langs hoofdwegen, de Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR). De voornoemde EPBD III richtlijn is in Nederland vastgelegd in het Bouwbesluit (per 1 januari 2024 de Omgevingswet) en verplicht (de voorbereiding van) laadinfrastructuur bij nieuwbouw, bij ingrijpende renovaties of bij bestaande grote gebouwen. In het bouwbesluit zijn ook regels opgenomen omtrent laadpunten in parkeergarages met betrekking tot brandveiligheid. De AFIR verplicht een dekkend netwerk van laadinfrastructuur op de Nederlandse hoofdwegen op vergelijkbare wijze als nu al wordt gedaan voor fossiele brandstoffen.

### 1.3.2 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 daarmee een risico vormen voor het halen van onze ambities voor laadinfrastructuur en voor de algehele energietransitie. De netbeheerders staan voor de uitdaging ervoor te zorgen dat het elektriciteitsnet deze verandering aan kan. 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 in haalbaarheid en eventueel maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het elektriciteitsnet is. Op dit moment is er sprake van netcongestie problematiek in de provincie Zeeland. Dit betekent dat er op dit moment geen nieuwe grootverbruik aansluitingen worden afgegeven.

Voor een toekomstbestendig laadnetwerk speelt netbewust of slim laden een rol. De netbeheerder heeft laadprofielen opgesteld die voorschrijven wanneer op volledig vermogen geladen kan worden en wanneer dit moet worden verlaagd. Zo kunnen slimme technieken ervoor zorgen dat het elektriciteitsnet niet te zwaar wordt belast. Op nationaal niveau wordt gewerkt aan "slim laden voor iedereen" waardoor vanaf 2025 80% van alle laadsessies slimme laadsessies zijn waarbij rekening wordt gehouden met het beschikbare vermogen en transportcapaciteit op het elektriciteitsnet.

In Zeeland wordt netbewust laden steeds vaker toegepast op laadpleinen waar het vermogen van laadpalen slim verdeeld wordt over het aantal te laden auto's. De verwachting is dat in de komende jaren ook bij individuele laadpalen netbewust laden toegepast zal worden.

## 1.4 Leeswijzer

In deze beleidsregels worden in Hoofdstuk 2 de regionale ontwikkelingen en de verschillende soorten aansluitingen en laadoplossingen toegelicht. Vervolgens wordt het afwegingskader voor publieke laadpunten gegeven middels de Ladder van Laden. In Hoofdstuk 3 wordt het beleid voor publieke laadinfrastructuur toegelicht. In dit hoofdstuk worden de gebruikersgroepen beschreven waarop deze regels van toepassing zijn en hoe plaatsing van laadpalen plaatsvindt. In Hoofdstuk 4 wordt per gebruikersgroep uitgelegd welke aanpak de gemeente hanteert. Tenslotte wordt in Hoofdstuk 5 uitgelegd wat de laadvisie betekent voor de gemeentelijke organisatie.

## 2 Soorten laadpunten

Er bestaan verschillende laadoplossingen, die onderling verschillen in publieke beschikbaarheid, vermogen, doelgroep, mate van dichtheid of clustering in de plaatsing en het aanbod van elektriciteit in wisselstroom (AC) of gelijkstroom (DC). In deze paragraaf worden de verschillen in plaatsingsstrategie, technische achtergrond en eigenschappen van de hiervoor genoemde laadoplossingen toegelicht.

### 2.1 Soorten laadoplossingen en netaansluiting

Er zijn diverse vormen van laadoplossingen beschikbaar. Die variëren in techniek, gebruik en doelgroep. Afhankelijk van het vermogen per lader en het aantal laders per laadlocatie, wordt het aansluitvermogen en type netaansluiting bepaald.

#### 2.1.1 Regulier laden (AC)

Voor het laden in de straat of bij het werk kan gedurende langere tijd worden geladen. Dit noemen we dan ook langparkeerladen en wordt gezien als regulier laden. De laadtijd is in deze gevallen vaak korter dan de parkeertijd. Het vermogen is met 4 tot 22 kW relatief laag, omdat het langer mag duren voor een batterij is volgeladen. Dit gebeurt op wisselstroom (AC), welke in de elektrische auto wordt omgezet naar gelijkstroom (DC) om ingevoerd te kunnen worden in het batterijsysteem. Omdat de omvormer in de auto zit en niet in de laadpaal, zijn deze laadpalen relatief compact en worden ze ook wel AC-laders genoemd. Dit type lader wordt veel gebruikt voor publiek laden, onder regie van de gemeente.

#### 2.1.2 Snelladen (DC)

Wanneer er sneller geladen moet worden op een hoger vermogen, wordt de omvormer te groot voor in het voertuig. De omvormer wordt in dit geval een onderdeel van de laadpaal, waardoor deze gelijkstroom geeft. Dit noemen we DC-laders. Dit type laders nemen vanwege de omvormer en grotere netaansluiting veel meer ruimte in dan een reguliere lader.

Afhankelijk van het vermogen van de DC-laders is de laadtijd en daarom de toepassing anders. De zogenaamde kortparkeerladers hebben een middelhoog vermogen (50 tot 150 kW) en zijn vaak te vinden op bestemmingslocaties waar weggebruikers kortere tijd verblijven. Dit zijn bijvoorbeeld supermarkten of sportscholen. Door het hogere vermogen kan een batterij in die korte tijd redelijk wat worden bijgeladen. Op grotere bestemmingslocaties zoals winkelcentra is het verstandig kortparkeerladers in de vorm van een laadplein te plaatsen, om de laadzekerheid van de eindgebruiker te vergroten.

Bij tankstations en andere typische doorreislocaties is een korte laadtijd het ultieme doel. Deze locaties worden vooral gebruikt door mensen die langere afstanden, groter dan de actieradius, afleggen, of professionele rijders als taxi's of logistiek. De gebruikte High Power Chargers (HPC), met een vermogen van minimaal 150 kW maar bij voorkeur meer dan 250 kW, zorgen ervoor dat weggebruikers binnen enkele minuten weer met een volle batterij verder kunnen. Ook voor deze snelladers zijn opstellingen in een laadplein gewenst in verband met de laadzekerheid.

De gemeente Vlissingen ziet het aanbieden van DC-laders als een typische marktactiviteit, die voornamelijk op privaat en semipubliek terrein wordt aangeboden, en ziet hier voor zichzelf geen actieve rol weggelegd.

#### 2.1.3 Depotladen

Voor de zware logistiek wordt gesproken van depotladen. Deze laadlocaties zijn specifiek ontworpen om zware logistieke voertuigen op te laden. Denk hierbij aan een geschikte ondergrond voor zware



lasten, ruime draaicirkels en laadpunten die op de juiste hoogte zijn aangebracht. Het vermogen per laadpunt kan oplopen tot wel 1 MW.

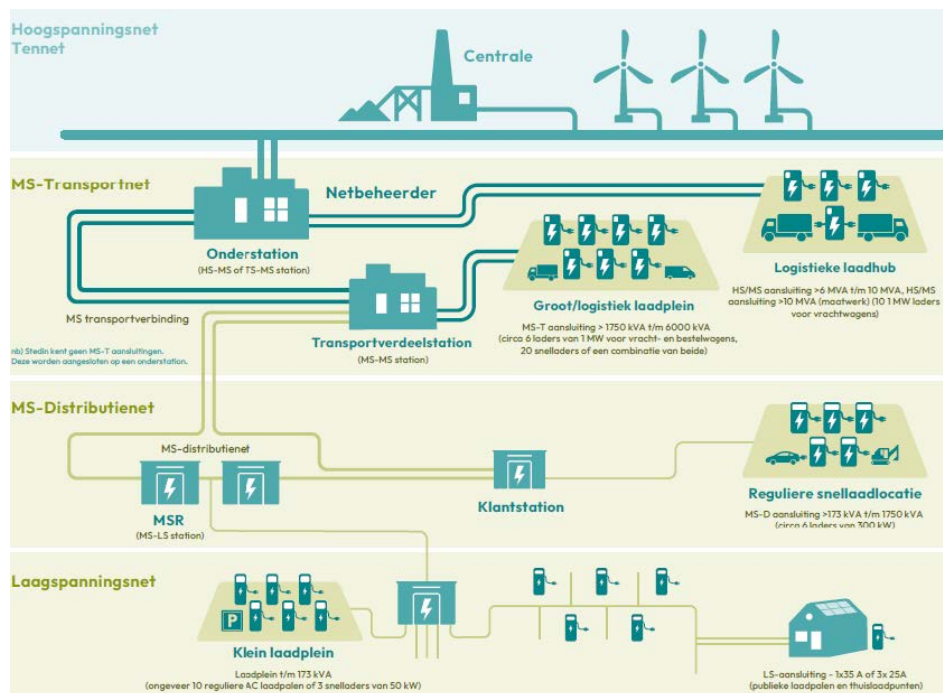
Vanwege de specifieke aard van deze laadoplossing worden deze door bedrijven of in samenwerking tussen bedrijven op bedrijventerreinen ontwikkeld. De gemeente Vlissingen ziet hier voor zichzelf geen actieve rol weggelegd maar blijft wel betrokken als er bijvoorbeeld op eigen terrein op een bedrijventerrein geen mogelijkheid is om te laden of als er vragen zijn m.b.t de netbeheerder. Er wordt in 2024/2025 een laadvisie Logistiek Laden opgesteld waarin op dit onderwerp nader wordt ingegaan.

### 2.1.4 Type netaansluitingen

Onderstaande figuur geeft een overzicht van het Nederlandse elektriciteitsnet in het kader van de verschillende laadoplossingen. Grofweg zijn de volgende aansluitingen relevant voor publieke laadinfrastructuur:

- Laagspanning kleinverbruik: 3x80A / tot 55 kW
- Laagspanning grootverbruik: 3x250A / tot 173 kW
- Middenspanning: > 3x250A / meer dan 173 KW

Voor een grootverbruik aansluiting en het middenspanningsnet is de netcongestie problematiek van toepassing. Bij de totstandkoming van deze laadvisie geldt voor de gemeente Vlissingen dat er geen netcapaciteit beschikbaar is in afwachting van congestiemanagement-onderzoek en worden aanvragen voor een zware netaansluiting op een wachtlijst gezet.



Figuur 1 – Overzicht van netaansluiting op het Nederlandse elektriciteitsnet

## 2.2 Ladder van Laden

Het laadnetwerk bestaat uit laadpunten in de publieke, semipublieke en private ruimte. Afhankelijk van waar een laadpunt staat heeft de gemeente meer of minder invloed. Vlissingen onderscheidt de volgende locatietypes voor laadpunten:

- **Privaat laadpunt:** Een laadpunt op eigen terrein, aan huis of bij een bedrijf voor eigen gebruik. Het laadpunt is niet voor iedereen toegankelijk. Iedereen mag een laadpunt

realiseren op eigen terrein. Het is aan de eigenaar van het terrein om te beslissen of ook andere gebruik mogen maken van de laadpaal;

- **Semipubliek laadpunt:** Een laadpunt dat zich op eigen terrein bevindt en toegankelijk is voor iedereen. Denk aan parkeergarages, parkeerplaatsen bij supermarkten, tankstations of horeca-locaties. Er kan sprake zijn van beperkte toegangstijden;
- **Publiek laadpunt:** Een laadpunt dat 24/7 openbaar toegankelijk is in de openbare ruimte. Het laadpunt is zonder barrières zoals slagbomen of poorten te bereiken. De gemeente draagt als beheerder van de openbare ruimte ook verantwoording voor het laadpunt.

De gemeente neemt verantwoordelijkheid voor het faciliteren van een degelijk publiek laadnetwerk, maar hanteert de stelregel dat laden op privaat terrein prevaleert boven het laden in de publieke ruimte. Hierdoor wordt slim gebruik gemaakt van reeds bestaande netaansluiting (bij bedrijven en huishoudens) en wordt de druk op de openbare ruimte beperkt. Laden op privaat terrein heeft ook voordelen voor de gebruiker omdat gebruik kan worden gemaakt van het bestaande energiecontract en eventuele aanwezigheid van zonnepanelen. Binnen de gemeente Vlissingen geldt daarom de stelregel *“privaat waar mogelijk, publiek als het niet anders kan.”*

Concreet betekent dit dat alle aanvragen voor een laadpunt worden getoetst aan de “ladder van laden”. De ladder van laden werkt als volgt:

1. Een elektrisch rijder (EV-rijder) met bestaande private parkeermogelijkheid realiseert zelf een privaat laadpunt. Hierbij gelden de bestaande regels zoals opgenomen in de Algemene Plaatselijke verordening dan wel het Omgevingsplan.
2. Een EV-rijder met semipublieke parkeermogelijkheden realiseert in samenwerking met de beheerder een semipubliek laadpunt. Het laadpunt wordt waar mogelijk voorzien van stroom via de bestaande netaansluiting;
3. Is een EV-rijder aangewezen op publiek parkeren of is er geen mogelijkheid om een semipubliek laadpunt te realiseren? In dat geval neemt de gemeente de verantwoordelijkheid op zich als facilitator voor het realiseren van een laadpunt voor deze EV-rijder. Het laadpunt is in dit geval direct aangesloten op het elektriciteitsnet. De gemeente plaatst de laadpalen niet zelf. Zij maakt voor het plaatsen, beheren en exploiteren van een publiek laadpunten afspraken met een CPO (Chargepoint Operator, oftewel aanbieder van laadpalen).

De keuze om de “ladder van laden” te hanteren vraagt ook dat de gemeente het openstellen van laadpalen op private terreinen aanmoedigt. Zo wordt maximaal gebruik gemaakt van de beschikbare netcapaciteit en wordt de druk op de openbare ruimte beperkt. Concreet betekent dit dat de gemeente ernaar streeft om bedrijven en instellingen (waaronder ook plaatselijke verenigingen) met laadpalen op hun eigen terrein te stimuleren om deze open te stellen voor algemeen publiek gebruik. Dit geldt voor reguliere laadpalen en snelladers.

Naast de 3 typen aansluitingen uit de ladder van laden kan er ook sprake zijn van een zogenoemde ‘Verlengd Private Aansluiting’ (VPA). Hierbij staat het voertuig tijdens het laden op een openbaar parkeervak, maar is de netaansluiting van het laadpunt gevestigd in de woning van de eigenaar. De auto wordt geladen door middel van een permanent privaat laadpunt in de openbare ruimte, of door middel van een tijdelijke laadkabel die over of onder de stoep wordt gelegd. De gemeente Vlissingen staat dit soort aansluitingen niet toe om een aantal redenen:

- De gemeente is ten alle tijden verantwoordelijk voor de veiligheid in de openbare ruimte, welke niet gegarandeerd kan worden bij een Verlengd Private Aansluiting;



- Private laadpunten in de openbare ruimte leiden tot verrommeling van het straatbeeld;
- In tegenstelling tot een door een CPO gefaciliteerde laadpaal kunnen VPA's niet gestuurd worden op netbewust laden, een techniek waarmee het vermogen van de laadpaal wordt teruggebracht ten tijde van "spits" op het elektriciteitsnet;
- Private laadpunten die door middel van een kabelgoot worden gefaciliteerd, worden door gebruiker en omwonenden ervaren als privé parkeerplaats.

## 3 Doelgroepen

### 3.1 Personenauto's

De gemeente Vlissingen ziet dat steeds meer inwoners, forenzen en bezoekers elektrisch gaan rijden en faciliteert deze ontwikkeling graag volgens de ladder van laden. Dit betekent dat er de voorkeur wordt gegeven aan laden op privaat terrein, voordat publieke laadpalen worden gerealiseerd op straat en in publieke parkeergarages. De aanleg van snelladers wordt gezien als een marktactiviteit en wordt niet toegestaan op publieke grond. Daarmee erkend de gemeente Vlissingen dat er geen regie is op de locaties van snelladers.

#### 3.1.1 Inwoners en forenzen

Inwoners en forenzen zonder mogelijkheid om een laadpunt op eigen terrein te installeren kunnen bij de gemeente via [laadpaalnodig.nl](http://laadpaalnodig.nl) een laadpunt in de buurt aanvragen. Dit kan zowel voor volledig elektrische auto's als plug-in hybrides.

#### 3.1.2 Bezoekers en toeristen

Een belangrijke doelgroep in Vlissingen zijn bezoekers en toeristen. De groei van elektrisch vervoer is een Europese (en zelfs mondiale) ontwikkeling, waardoor de gemeente Vlissingen ook steeds vaker te maken zal krijgen met de laadbehoefte van bezoekers en toeristen. Deze gebruikersgroep kan uiteraard gebruik maken van het bestaande publieke laadnetwerk in de gemeente Vlissingen. Met name van publieke laadpleinen aan de rand van de stad zodat bezoekers met het openbaar vervoer naar het centrum kunnen reizen. Een deel van de toeristen heeft een private bestemmingslocatie en zal voornamelijk laden op private parkeerterreinen hebben.

### 3.2 Logistiek

Op dit moment valt de doelgroep logistiek binnen de doelgroepen van deze beleidsregels. In de nieuwe Samenwerkingsovereenkomst (SOK) tussen de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) en het Rijk worden gemeenten opgeroepen om eigen beleidsregels op te maken voor logistiek. Dit betekent dat gemeenten bij het ingaan van deze overeenkomst inzichtelijk moeten maken waar de logistieke laadvraag gaat ontstaan, zodat netbeheerders inzicht krijgen in de toekomstige logistieke laadvraag, welke in het algemeen op hoge vermogens en dus met hoge netimpact worden uitgevoerd. Deze inspanningsverplichting is opgesteld als maatregel in verband met de netcongestie problematiek. Indien er beleidsregels logistiek worden opgesteld, vervalt de doelgroep logistiek voor deze algemene beleidsregels.

De gemeente Vlissingen maakt onderscheid in licht en zwaar logistiek wegvervoer. Steeds meer bedrijven stappen over op elektrische bestelauto's voor goederenvervoer en ook de markt voor elektrische vrachtwagens komt op gang. De ontwikkeling van zero-emissiezones versnelt deze transitie. De gemeente Vlissingen heeft de ambitie om in 2040 een zero-emissiezone in het centrum van Vlissingen voor logistiek in te richten.

#### 3.2.1 Lichte logistiek

De verwachting is dat van de bestelwagens ongeveer de helft gaat laden bij het bedrijf, via private (snel) laadinfrastructuur. De andere helft gaat thuis laden, op de eigen oprit of in de openbare ruimte. In de gemeente Vlissingen kunnen bestelwagens dezelfde laadinfrastructuur gebruiken als personenauto's. Berijders van elektrische bestelauto's kunnen een aanvraag voor een publieke laadpaal doen conform het aanvraagproces voor personenauto's.

### 3.2.2 Zware logistiek

Logistiek gekoppeld aan het North Sea Port en zware logistiek wordt gezien als marktactiviteit. Hier ziet de gemeente voor zichzelf geen actieve rol voor de ontwikkeling van geschikte laadinfrastructuur weggelegd maar blijft wel betrokken als er bijvoorbeeld op eigen terrein op een bedrijventerrein geen mogelijkheid is om te laden of als er vragen zijn m.b.t de netbeheerder. Er wordt in 2024 een laadvisie Logistiek Laden opgesteld waarin op dit onderwerp nader wordt ingegaan.

## 3.3 Overige doelgroepen

### 3.3.1 Openbaar vervoer

In 2016 hebben het IPO, de Vervoerregio Amsterdam, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het ministerie van IenW samen het nationaal Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus (BAZEB) ondertekend. Kern van het akkoord zijn 3 doelstellingen:

1. Instroom nieuwe bussen 100% zero emissie aan de uitlaat vanaf 2025;
2. Uiterlijk 2025 100% gebruik van hernieuwbare opgewekte energie voor vervoer (waar mogelijk);
3. 100% van de vloot vervangen door zero-emissiebussen in 2030.

De provincie Zeeland is concessieverlener voor het openbaar vervoer in de gemeente Vlissingen, waardoor de gemeente bij de transitie naar zero emissie bussen geen actieve rol heeft. Wel heeft de gemeente Vlissingen een positieve grondhouding als op gemeentelijke grond of in de publieke ruimte laadinfrastructuur ten behoeve van het opladen van elektrische bussen gerealiseerd moet worden. Een logische locatie voor het op-/bijladen van bussen is naast de remise, een bushalte of station waar een bus langer halteert of stilstaat.

### 3.3.2 Taxi

Vervoerders van taxidiensten worden aangemoedigd om elektrisch te gaan rijden. Gemeente Vlissingen werkt, waar mogelijk en inpasbaar, mee aan laadpaalverzoeken op taxistandplaatsen. Rekening houdend met de regionale dienstverlening van de sector, wordt in regionaal verband gezocht naar mogelijke ondersteuning indien wenselijk. Samen met de sector kan naar locaties worden gekeken door marktpartijen waar snelladers geplaatst kunnen worden die specifiek voor taxi's zijn bedoeld, bijvoorbeeld bij de taxistandplaats bij het station. Indien deze snelladers in de openbare ruimte worden geplaatst, dient hiervoor een aanbesteding te worden doorlopen.

### 3.3.3 Doelgroepenvervoer

Gemeente Vlissingen is verantwoordelijk voor de aanbesteding van het WMO-vervoer. Bij een nieuwe aanbesteding wordt gekeken naar de op dat moment huidige wet- en regelgeving wat vergelijkbaar zal zijn met het openbaar vervoer.

### 3.3.4 Vaartuigen

Logistieke scheepvaart valt onder de verantwoordelijkheid van het havengebied. Laden geschiedt op privaat terrein en ligt daarmee buiten de invloedssfeer van gemeenten. Hetzelfde geldt voor pleziervaart welke aanlegt in de jachthavens.

## 4 Beleid reguliere publieke laadpunten

### 4.1 Uitvoeringsmodel

Vlissingen hanteert een vergunningenmodel. Met het vergunningenmodel wordt het mogelijk voor CPO's om laadpalen in de openbare ruimte te plaatsen mits deze voldoen aan door de gemeente (vooraf) vastgestelde voorwaarden. Met de CPO wordt een contract gesloten waarin afspraken staan over exploitatietermijnen, eigenaarschap na verlopen van de exploitatietermijn, veiligheid, minimaal laadvermogen, etc..

Om te voorkomen dat CPO's enkel reactief laadpalen plaatsen op basis van een aanvraag van een inwoner, communiceert de gemeente actief de plan- en prognosekaarten met de CPO's. Uitbreiding van het laadnetwerk wordt bij het vergunningenmodel voor een groot gedeelte overgelaten aan de markt. Marktpartijen doen suggesties voor de plaatsing en exploitatie van laadpalen, waarvoor de gemeente – na een akkoord op de locatie en het te nemen verkeersbesluit – toestemming verleent, waarna de laadpaal kosteloos wordt geplaatst, beheerd en geëxploiteerd door de CPO. Op dit moment hanteert de gemeente een open markt model en in 2024/2025 zal er een aanbesteding worden gehouden voor het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte.

### 4.2 Plaatsingsstrategie

De plaatsingsstrategie heeft ten doel laadzekerheid te bieden voor de EV-rijder. De gemeente hanteert zowel vraag gestuurd plaatsen als data-gedreven en strategisch plaatsen.

#### 4.2.1 Vraag gestuurd plaatsen

Bij vraag gestuurd plaatsen wordt een publieke laadpaal binnen een straal van maximaal 300 meter tot de aanvrager geplaatst indien wordt voldaan aan het plaatsingsbeleid. Deze afstand is gebaseerd op data en ervaringen uit de praktijk van andere Nederlandse gemeenten. Door een afstandsbepaling te hanteren stimuleert de gemeente een optimale bezetting van publieke laadpalen. Hiermee blijft het aantrekkelijk voor de CPO om publieke laadpalen te plaatsen en wordt het elektriciteitsnet optimaal benut. De laadpaal wordt geplaatst, beheerd en geëxploiteerd door de CPO. Aanvragen van een laadpaal geschiedt onder andere via laadpaalnodig.nl.

De CPO maakt samen met de aanvrager een locatievoorstel voor de te plaatsen publieke laadpaal welke door de gemeente wordt getoetst aan het plaatsingsbeleid. Om de parkeerplaatsen bij de publieke laadpaal enkel toe te wijzen voor het opladen van elektrische voertuigen, neemt de gemeente een verkeersbesluit. De aanvrager (inwoner) van een publieke laadpaal moet rekeninghouden met een plaatsingstermijn van tenminste 18 weken vanwege de wettelijke doorlooptijd voor het realiseren van een netaansluiting. In de praktijk duurt dit vaak enkele weken langer.

#### 4.2.2 Data-gedreven en strategisch plaatsen

Om het publieke laadnetwerk niet enkel te laten ontstaan op basis van aanvragen, deelt de gemeente actief locaties met CPO's waar op basis van data blijkt dat er behoefte gaat ontstaan aan publieke laadpalen. Deze zogenaamde plan- en prognose-kaarten zijn opgesteld in regionaal verband en worden om de 2 jaar geactualiseerd. Het plaatsen van publieke laadpalen gebaseerd op data in plaats van alleen via aanvragen wordt steeds belangrijker. Dit komt door de groei van het aantal elektrisch voertuigen en door het ontstaan van een occasionmarkt in elektrische voertuigen. Plan- en prognosekaarten geven de CPO ook inzicht in druk bezochte toeristische locaties.

### 4.3 Plaatsingsbeleid

Het plaatsingsbeleid richt zich hoofdzakelijk op de uitrol van laadinfrastructuur voor personenauto's. Voor personenauto's is op dit moment al op verscheidene plaatsen in de gemeente behoefte aan elektrisch laden. Naar verwachting zal dit de komende jaren enkel toenemen. Voor deze beleidsregels is gekozen voor een vraag gestuurde uitrolstrategie in combinatie met data gestuurd plaatsen. Plaatsing van laadinfrastructuur wordt toegestaan als voldaan wordt aan onderstaande criteria:

1. Er in de aanvraag aangetoond wordt dat de aanvrager behoefte heeft aan een laadpaal omdat hij inwoner van de gemeente Vlissingen is, of werkt in de gemeente Vlissingen en een elektrisch of plug-in hybride voertuig in bezit of gebruik heeft dan wel krijgt;
2. De aanvrager (inwoner of forens) niet beschikt over een privéterrein waarop een elektrische auto middels een eigen aan te brengen laadvoorziening kan worden opgeladen;
3. De laadpaal wordt gerealiseerd binnen een straal van circa 300 meter van het adres van de aanvrager;
4. Er binnen een straal van circa 300 meter al een publieke laadlocatie aanwezig is en het gebruik van de bestaande publieke laadlocatie uitwijst dat een extra laadlocatie noodzakelijk is, namelijk wanneer: de afname op jaarbasis hoger is dan 3500 kWh.

Als uit de data of prognose in een gebied een hoge laadvraag wordt verwacht, heeft de gemeente de voorkeur om deze vraag zoveel als mogelijk via laadpleinen te faciliteren. De gedachte daarachter is dat daarmee minder druk op de openbare ruimte ontstaat en verrommeling (veel losse laadpalen in een straat) wordt voorkomen.

#### 4.3.1 Locatievoorwaarden

Bij de locatiebepaling van de laadinfrastructuur hanteert de gemeente Vlissingen de volgende criteria:

- Laadpaal is getoetst aan de "Ladder van laden" paragraaf 2.2;
- 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 transformator en omvormers;
- Bestaand parkeervak: laadpalen worden waar mogelijk gerealiseerd bij bestaande parkeerplaatsen;
- Eigendom ondergrond: de ondergrond is in eigendom van de gemeente;
- Plaatsing laadpaal: de laadpaal wordt op de raaklijn met de aangrenzende parkeervak(ken) geplaatst zodat (in de toekomst) eenvoudig twee (of meer) elektrische auto's tegelijk kunnen laden;
- Belemmering voorkomen: de doorgang van het trottoir moet na plaatsing van laadpunt en bebording minimaal 90 cm en bij voorkeur meer dan 120 cm bedragen. Ook wordt er niet geplaatst op de smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad;
- De laadpaal vormt geen belemmering voor het gebruik, beheer en/of onderhoud van de openbare ruimte rondom de laadpaal;
- Er zijn geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair;
- Groene openbare ruimte: parkeerplaatsen van laadpleinen mogen niet ten koste gaan van bestaande groene, openbare ruimte;

- Concentratie: het clusteren van laadpalen heeft altijd de voorkeur boven losse laadpalen in de openbare ruimte. Het cluster wordt gerealiseerd bij de ingangen van woonbuurten;
- 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;
- 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';
- Plaatsing geschiedt niet in winkelstraten;
- Plaatsing van laadpalen geschiedt zo veel mogelijk aan de randen van buurten en wijken.

#### 4.3.2 Inrichting laadlocatie

Voor een uniform straatbeeld dient de laadpaal in de kleur RAL 9046 te worden uitgevoerd. Iedere laadlocatie wordt voorzien van een verkeersbord op basis waarvan wettelijke handhaving mogelijk is RVV E08c + onderbord of het om 1 of 2 parkeerplaatsen gaat. De CPO is verantwoordelijk voor het plaatsen en financieren van dit bord. De CPO heeft immers financieel voordeel van het toewijzen van parkeerplaatsen enkel voor het opladen van elektrische voertuigen. In overleg met de gemeente is het een CPO toegestaan om op eigen kosten aanrijdbeveiliging te plaatsen, mits passend bij het straatbeeld en in overleg met Stadsbeheer.

#### 4.4 Plankaart

Er is een prognosekaart die op de gemeentelijke website te raadplegen is, deze is als bijlage toegevoegd.

#### 4.5 Verkeersbesluit en participatie

Voor alle laadlocaties neemt de gemeente Vlissingen een verkeersbesluit. Het verkeersbesluit geeft het parkeervak de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'. Een verkeersbesluit neemt de gemeente voor alle laadlocaties zodat een aangewezen parkeervak alleen gebruikt kan worden voor het opladen van elektrische auto's. Bij elk verkeersbesluit wordt uitgegaan van het reserveren van 2 parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen. Voor het centrum van Vlissingen en Oost-Souburg wordt bij een nieuwe laadpaal geen verkeersbesluit gemaakt vanwege de hoge parkeerdruk. Dit betekent dat een ieder dus ook iemand met een verbrandingsmotor mag parkeren bij een laadpaal.

Gemeente Vlissingen vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. De plankaart is opgesteld met hulp van inwoners. Ondanks de betrokkenheid bij het opstellen van de plankaart kunnen zij bezwaar maken op voorgenomen verkeersbesluiten voor het onttrekken van parkeerplaatsen in de openbare ruimte voor fossiele voertuigen om deze toe te wijzen voor het opladen van elektrische voertuigen. Indien blijkt dat de voorgenomen locatie niet voldoet aan de eigen plaatsingscriteria, of wanneer inwoners een zwaarwegende reden hebben waarom de laadpaal op een andere manier zou leiden tot een ongewenste situatie in de openbare ruimte, wordt de voorgenomen locatie heroverwogen. Persoonlijke beweegredenen of (on)voldoende aanbod van parkeerplekken worden wel heroverwogen maar daar kan uitkomen dat de voorgenomen locatie nog steeds de juiste is.

#### 4.6 Parkeergarages

##### 4.6.1 Publieke parkeergarages

Gemeente Vlissingen heeft diverse openbare parkeergarages die veel gebruikt worden door bezoekers en toeristen. De gemeente volgt de Omgevingswet en gaat uit van een laadpunt op 5%



van de parkeerplekken in parkeergarages in 2025 en 10% in 2030. Ook volgt zij de Omgevingswet betreffende brandveiligheid.

#### 4.6.2 Private parkeergarages

Ook voor private parkeergarages geldt de Omgevingswet. Bij het verlenen van een bouwvergunning wordt er op toegezien dat de regels voor brandveiligheid worden gevolgd en de volgende richtlijnen gehanteerd:

- Woningbouw > 10 parkeervakken: verplicht voorbereiden voor de aanleg van laadinfrastructuur van ieder parkeervak;
- Utiliteitsbouw > 10 parkeervakken: minimaal 1 operationeel laadpunt en verplicht voorbereiden voor de aanleg van laadinfrastructuur van 1 op de 5 parkeervakken.

Bovenstaande opsomming geldt voor zowel nieuwbouw als grondige renovaties. Van een grondige renovatie is sprake wanneer meer dan 25% van het oppervlakte van de gebouwschil wordt vernieuwd, veranderd of vergroot en is geldig wanneer dit ook betrekking heeft op de parkeergelegenheid. Een uitzondering op deze verplichting kan worden gemaakt wanneer de kosten van de laadinfrastructuur 7% of meer van de renovatiekosten betreffen.

### 4.7 Gebiedsontwikkeling en herinrichting

Voor laadinfrastructuur moet normaliter de ondergrond open worden gemaakt om een verbinding te kunnen maken met het laagspanningsnet. Bij gebiedsontwikkeling en herinrichting van de openbare ruimte kan er rekening worden gehouden met toekomstige laadinfrastructuur, waardoor laadpalen geplaatst kunnen worden zonder (opnieuw) de ondergrond open te maken. Hieronder wordt omschreven welke richtlijnen worden gehanteerd voor het plaatsen van en voorbereiden voor laadpalen in de openbare ruimte.

#### 4.7.1 Nieuwbouw

Bij gebiedsontwikkeling wordt gestreefd naar een toekomstbestendige indeling van de openbare ruimte, met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Hieronder valt ook voldoende aanbod van laadinfrastructuur. De gemeente streeft naar een eindsituatie van minimaal 1 laadpaal per 10 parkeerplaatsen, ofwel 1 laadpunt per 5 parkeerplaatsen.

Voor 1 op de 5 de parkeerplekken moet het op korte termijn mogelijk zijn om zonder grote werkzaamheden een laadpunt te plaatsen. Dit houdt in dat er voor deze parkeervakken een lege mantelbuis wordt gelegd vanaf de laagspanningskabel tot aan het parkeervak. Bij het plaatsen van een laadpaal hoeft de grond dan alleen open gebroken te worden om de aansluiting naar het laagspanningsnet te maken. Bij oplevering tot 2025 dient 1 op de 10 parkeervakken een operationeel laadpunt te hebben.

Deze eisen worden verwerkt in het omgevingsplan en gecommuniceerd aan ontwikkelaars. Ook worden ze verwerkt in aanbestedingsdocumenten voor bijvoorbeeld gronduitgifte of aanbesteding van werken. Bij vergunningverlening wordt getoetst of hieraan is voldaan.

De ontwikkelaar doet zelf een aanvraag voor het realiseren van een laadpaal bij een CPO waar de gemeente een overeenkomst mee heeft, indien de laadpaal in de openbare ruimte wordt geplaatst.

#### 4.7.2 Herinrichting

Bij herinrichting van de openbare ruimte wordt in veel van de gevallen de straat opengebroken. Ook in dat geval kunnen de realisatiewerkzaamheden gecombineerd worden met het treffen van (technische) voorbereidingen voor de realisatie van laadpunten op basis van de prognosekaart. Deze

technische voorbereiding houdt in dat er zo veel als wenselijk lege mantelbuizen worden neergelegd naar een toekomstig laadpunt.

## 5 Uitvoering en organisatie

### 5.1 Gemeentelijke organisatie en proces

De gemeente is opdrachtgever voor de realisatie van openbare laadinfrastructuur om elektrisch rijden voor haar inwoners mogelijk te maken. Daarbij ligt de focus van deze beleidsregels op het faciliteren van laadinfrastructuur in de openbare ruimte (oftewel publieke laadinfrastructuur), die gebruikt wordt door inwoners en bezoekers die niet op eigen terrein kunnen laden. Concreet betekent dit dat door de gemeentelijke organisatie in lijn met deze beleidsregels invulling wordt gegeven aan (tenminste) de volgende activiteiten:

- Uitdragen van deze beleidsregels binnen de gemeentelijke organisatie, waaronder maar niet beperkt tot de afdelingen Leefbaarheid, Civiel en Ruimtelijke Ordening;
- Contract sluiten met CPO's na aanbesteding/uitvraag om publieke laadpalen te plaatsen;
- Ontsluiten van plan- en prognosekaarten in samenwerking met CPO's om vooruitlopend op de ontstane behoefte publieke laadpalen te plaatsen;
- Actief communiceren (via gemeentelijke website) over hoe inwoners een publieke laadpaal kunnen aanvragen;
- Locatievoorstellen van CPO's (o.b.v. aanvragen voor het plaatsen van een publieke laadpaal) toetsen aan het plaatsingsbeleid en het nemen van een verkeersbesluit;
- Toezicht houden op de plaatsing van en de reeds geplaatste publieke laadpalen;
- Actief participeren / het volgen van de ontwikkelingen in het RAL Zuidwest verband.

### 5.2 Monitoring

Monitoring levert waardevolle inzichten op over onder meer de groei van elektrisch vervoer, het gebruik van specifieke laadpunten, de laadinfrastructuur als geheel en de belasting van het energienetwerk. Het is van belang dat de gemeente eigenaar is van de gebruiksdata van de laadpunten in de publieke ruimte.

Het eigenaarschap van de gebruikersdata legt de gemeente waar mogelijk in de contracten met CPO's vast. Inzicht in het gebruik van de publieke laadpalen, geeft de gemeente informatie of het aantal publieke laadpunten aansluit bij de behoefte of dat zij met CPO om tafel moet om meer publieke laadpalen te plaatsen.

De gebruiksdata wordt ook ingezet voor de regionale monitoring door de RAL Zuidwest. Op deze manier is het mogelijk voor de gemeente Vlissingen en de RAL Zuidwest om de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en het laadnetwerk te volgen en zo nodig bij te sturen.

### 5.3 Financiële kaders

Op basis van de huidige markt kan de plaatsing van reguliere laadinfrastructuur worden uitgevoerd zonder financiële bijdrage van de gemeente. Wel vraagt het de volgende inzet van de ambtelijke organisatie:

- **Herijken beleidsregels:** tenminste eens per 2 jaar wordt deze beleidsregels herijkt. Afhankelijk van ontwikkeling vraagt dit enkele uren tot enkele dagen een capaciteitsbijdrage, of moet een extern bureau worden ingehuurd om de beleidsregels te actualiseren.
- **Actualiseren prognosekaarten:** tenminste eens per 2 jaar worden de prognosekaarten geactualiseerd, zodat deze aansluit bij de toekomstige laadvraag en verkeerssituatie.
- **Ambtelijke capaciteit:** voor iedere publieke laadpaal die de gemeente Vlissingen op aanvraag laat plaatsen, dient er rekening te worden gehouden met een ambtelijke capaciteitsbijdrage

van 8 uur per laadpaal. Dit is bestemd voor onder meer het nemen van het verkeersbesluit en het proces van afstemming en plaatsing.

Hierbij komt de ontwikkeling van snellaadvraag en logistiek laadvraag, dat er in de toekomst mogelijk toe leidt dat ook hier ambtelijke capaciteit en mogelijk zelfs medefinanciering voor wordt gevraagd.

6 Bijlage 1. Plankaart  
LAADPALEN VLISSINGEN ([arcgis.com](http://arcgis.com))

