

Laadinfrastructuur

Integrale laadafweging en plaatsingsbeleid



Gemeente Zwartewaterland
December 2022

0 Samenvatting

Deze Integrale laadafweging en plaatsingsbeleid bouwt voort op de Startnotitie Laadbeleid en bevat de strategie van gemeente Zwartewaterland om tijdig een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. Dit in navolging van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), een bijlage van het Klimaatakkoord.

Deze laadafweging richt zich op de volgende gebruikersgroepen:

- personenvervoer
- doelgroepenvervoer
- lichte logistieke voertuigen

De volgende gebruikersgroepen komen later in beeld:

- taxi's/openbaar vervoer
- zware logistieke voertuigen /mobiele werktuigen/vaartuigen.

Naast de overstap naar elektrisch vervoer streeft onze gemeente naar meer deelvervoer, onder andere door stimulering van elektrische deelauto's.

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden is ons eerste uitgangspunt dat bestuurders van een elektrisch voertuig (EV-rijders) zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Dit geldt ook voor bewoners van appartementencomplexen met een eigen parkeervoorziening.

EV-rijders die geen toegang kunnen krijgen tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten. Ook willen we een faciliterende rol spelen in de mogelijke ontwikkeling van laadpleinen en snelladen.

Het vanuit het eigen huis laden van auto's op een openbare parkeerplaats is niet toegestaan vanwege de veiligheid, discussies over verantwoordelijkheden en vanwege afspraken in de regionale concessie.

Momenteel zijn er ongeveer 25 publieke laadpunten in de gemeente Zwartewaterland.

Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's [en bestelwagens] te voorzien zijn ongeveer 171 laadpunten nodig. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer 313 en 500 laadpunten nodig voor deze gebruikersgroep[en].

We hebben de voorkeur gegeven aan het uitvoeringsmodel regionale concessie wat wil zeggen dat we meedoen aan de regionale concessie (omvattende de provincies Gelderland en Overijssel) voor het plaatsen en exploiteren van laadpalen in de publieke ruimte. Dit betekent dat er geen investeringen door de gemeente zelf nodig zijn. De kosten voor het plaatsen en onderhouden van de palen worden verhaald uit de exploitatie van deze palen doordat in het laadtarief een opslag op de electriciteitskosten is opgenomen.

In de uitrol kiezen we voor een combinatie van een proactieve plaatsing (obv prognoses) en een vraaggestuurde plaatsing (obv aanvragen van inwoners).

We vinden het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners worden in een informerende rol betrokken bij de localisering van publieke laadpunten in en nabij woonwijken. Voor het informeren van inwoners en voor het bezwaar kunnen maken door inwoners is ruimte binnen de procedure van het Verkeersbesluit. Een dergelijk besluit is nodig voor het reserveren van parkeerplaatsen in de openbare ruimte voor het opladen van elektrische auto's.

In de volgende Infographic is de focus van de laadafweging voor de gemeente weergegeven.

LAADVISIE



Gemeente

ONZE GEBRUIKERSGROEP(EN)

[Verwijder de iconen die NIET van toepassing zijn]



AANTAL LAADPUNTEN 2030

aantal publieke
laadpunten: 313
aantal private
laadpunten: ntb

TYPE LAADINFRA

We voorzien in een basisnetwerk van publieke laadpunten verspreid over de gemeente en stimuleren het gebruik van private laadpunten om de openbare ruimte niet onnodig te belasten

TYPE
LAADINFRA
reuze 1

UITVOERINGSMODEL

We geven er de voorkeur aan om deel te nemen aan de regionale concessie voor reguliere publieke laadpalen in de openbare ruimte.

UITVOERINGS-
MODEL
reuze 3

PARTICIPATIE

Onze gemeente kiest voor een informerende houding via de procedure van het verkeersbesluit. We luisteren daarmee naar de inbreng van inwoners over voorgenomen locaties waarbij de doelstelling voor de elektrische laadinfrastructuur wel realiseerbaar moet blijven.

PARTICIPATIE
reuze 5

SOORT
LAADPUNTEN
reuze 2

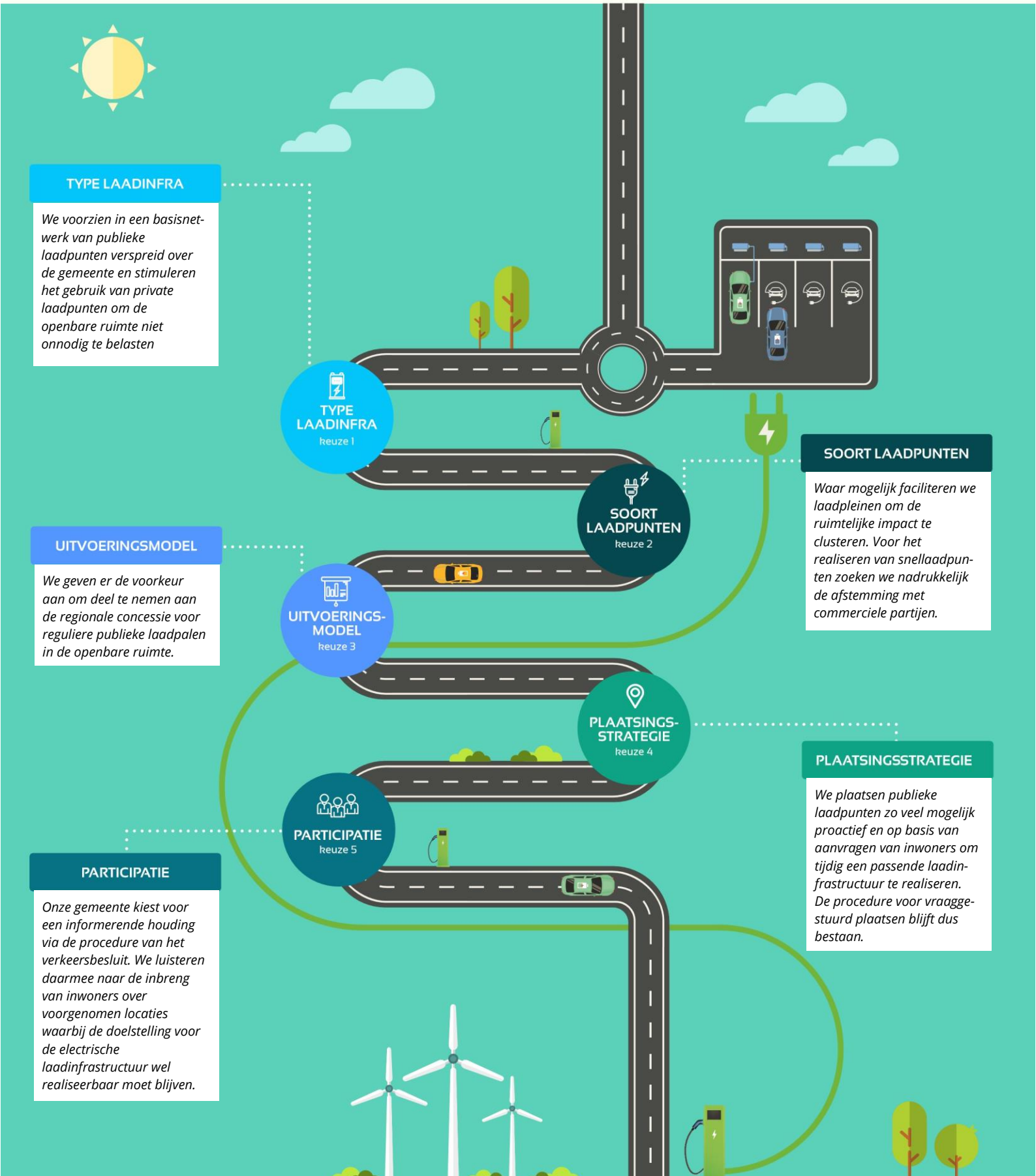
SOORT LAADPUNTEN

Waar mogelijk faciliteren we laadpleinen om de ruimtelijke impact te clusteren. Voor het realiseren van snellaadpunten zoeken we nadrukkelijk de afstemming met commerciële partijen.

PLAATSINGS-
STRATEGIE
reuze 4

PLAATSINGSSTRATEGIE

We plaatsen publieke laadpunten zo veel mogelijk proactief en op basis van aanvragen van inwoners om tijdig een passende laadinfrastructuur te realiseren. De procedure voor vraaggestuurd plaatsen blijft dus bestaan.



Inhoud

0 Samenvatting	2
1. Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Opgave	6
1.3 Doel en scope integrale laadafweging en plaatsingsbeleid	7
1.4 Uitgangspunten voor de uitrol	7
1.5 Leeswijzer	7
2. Uitgangssituatie	8
2.1 Actueel beschikbare laadinfrastructuur in de publieke ruimte	8
2.2 Typen laadinfrastructuur qua vermogen	9
3. Ontwikkelingen en kaders	11
3.1 Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik	11
3.2 Wet- & regelgeving	11
3.3 Energietransitie en het netwerk	11
3.4 Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid	12
4. Opgave	14
4.1 Inleiding	14
4.2 Prognose benodigde laadpunten	14
5. Gebruikersgroepen	15
5.1 Personenvervoer	15
5.2 Overige gebruikersgroepen	16
6. Strategische keuzes	17
6.1 Type laadinfrastructuur: privaat, semipubliek en publiek laden	17
6.2 Soorten laadpunten	17
6.3 Uitvoeringsmodel	17
7. Uitvoering en organisatie	18
7.1 Gemeentelijke organisatie	18
7.2 Samenwerking en afstemming	18
7.3 Monitoring	19
7.4 Financiële kaders	19
8. Plaatsingsbeleid	20
8.1 Doel en scope plaatsingsbeleid	20
8.2 Uitwerking beleidskeuzes	20
<i>Private, semipublieke, publieke laadpunten</i>	20
<i>Soorten laadinfrastructuur</i>	20
<i>Realisatiecriteria</i>	23
8.3 Participatie	23

8.4 Verkeersbesluit.....	23
8.5 Monitoring parkeerdruk.....	24
BIJLAGE I Begrippenlijst.....	25
BIJLAGE II Overzicht gebruikersgroepen.....	26

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in Zwartewaterland. Dat is ook noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. In de gemeente Zwartewaterland zetten we in op voldoende laadvoorzieningen in de openbare ruimte voor het laden van elektrische voertuigen met een eerste nadruk op personenvervoer. Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto's emissieloos¹. 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 bijlage van het nationale Klimaatakkoord.

Hiervoor is een Startnotitie voor de gemeente opgesteld, waarin de ambitie en de rolkeuze in het bevorderen van elektrische laadinfra is geformuleerd. Wij stimuleren en faciliteren elektrisch vervoer als onderdeel van een breder pakket maatregelen om de mobiliteit in de gemeente te verduurzamen. Dit is vastgelegd in het nieuwe Gemeentelijke Verkeers- en VervoersPlan (GVVP).

Een van de afspraken is dat in vervolg op die Startnotitie gemeenten zorgen voor een integrale laadafweging en plaatsingsbeleid. Voor de gemeente Zwartewaterland geeft deze integrale laadafweging en plaatsingsbeleid de komende jaren richting aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Hierbij worden we ondersteund door de regio GO-RAL, die een extern adviseur heeft ingeschakeld voor het maken van een concreet prognoseplan en plaatsingsplan voor de benodigde laadpalen.

1.2 Opgave

Met ongeveer 25 publieke en een groter aantal private laadpunten² in de gemeente Zwartewaterland zijn de eerste stappen gezet. Maar we staan pas aan het begin van de transitie naar elektrisch vervoer. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen op de weg de komende jaren fors gaat groeien, mede doordat er steeds meer betaalbare modellen en tweede hands elektrische voertuigen beschikbaar komen. Dit geldt voor personenauto's én voor commerciële voertuigen, zoals bestelwagens.

De groei in het aantal laadpunten heeft een grote impact op het elektriciteitsnet en legt beslag op een deel van de openbare ruimte. Een deel van de laadpunten zal in de openbare ruimte moeten worden geplaatst voor inwoners die geen eigen parkeermogelijkheid hebben en voor bezoekers aan onze gemeente. Een ander deel van de laadpunten krijgt een plek in de semipublieke ruimte (publieke parkeergarages, tankstations of horeca-locaties) en in de private ruimte (bijvoorbeeld bij inwoners op eigen terrein en op bedrijventerreinen).

Belangrijk is dat de laadpunten zorgvuldig en tijdig worden ingepast. Ook moeten we keuzes maken in het type laadpunten dat we gaan plaatsen. Er zijn namelijk verschillende manieren om de laadbehoefte van EV-rijders op te lossen: bijvoorbeeld door reguliere laadpalen te plaatsen, door laadpleinen te realiseren of door snelladers een plek te geven. Voorshands ligt de focus in de beginfase van de ontwikkeling op reguliere laadpalen.

Ook het mobiliteitsgebruik verandert de komende jaren. We streven naar een transitie van autobezit naar (gedeeld) autogebruik, mede door de toename van thuiswerken, een positieve bijvangst van de corona-crisis. En we maken een transitie naar een terugdringing van het autogebruik in de centra van onze kernen.

Naast reguliere laadpalen willen we waar mogelijk ook op innovatieve manieren laadpunten inpassen, bijvoorbeeld door laadpunten te combineren met lichtmasten en straatmeubilair en door ondergrondse laadpunten te installeren. Hiervoor zijn we afhankelijk van de mogelijkheden binnen de regionale concessie waar we als gemeente aan mee doen.

¹ Afspraak uit het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' 2017-2021 en het nationale Klimaatakkoord

² Een laadpunt is de elektrische aansluiting op een laadpaal waar de laadkabelstekker van een elektrisch motorvoertuig op wordt aangesloten. Een laadpaal heeft over het algemeen 2 laadpunten.

1.3 Doel en scope integrale laadafweging en plaatsingsbeleid

Het doel van deze integrale laadafweging is om een strategie te bepalen waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor de meeste elektrische voertuigen wordt gerealiseerd. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen en de CO₂-uitstoot te verminderen.

We willen met deze laadafweging in de toenemende laadvraag kunnen voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer. De visie heeft een zichttermijn van acht jaar (tot 2030). We herijken onze visie elke twee jaar, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op elk moment een passende laadinfrastructuur hebben.

Met de laadafweging nemen we regie op het plaatsen en opschalen van de laadoplossingen die nodig zijn. Op die manier zorgen we voor een goede inpassing in de openbare ruimte en aanhaking aan het elektriciteitsnet. Hiermee willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

1.4 Uitgangspunten voor de uitrol

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

- **Dekkend:** We willen dat EV-rijders in de meeste gevallen niet lang hoeven te zoeken, voor ze een (voor laden beschikbare) 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 oftewel cyber security.

We kunnen deze doelen alleen behalen in samenwerking met de netbeheerder, de provincie en uitvoerende marktpartijen, maar houden zelf de eindregie waar het gaat om de keuze van locaties van laadplekken..

1.5 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken bespreken we de integrale laadafweging in meer detail.

In hoofdstuk 2 beschrijven we allereerst de uitgangssituatie: hoe ziet de laadinfrastructuur in de gemeente Zwartewaterland er nu uit?

Hoofdstuk 3 beschrijft: welke ontwikkelingen en trends spelen er en met welke kaders en welk aanpalend gemeentelijk beleid hebben we te maken?

Hoofdstuk 4 bevat de prognoses voor de komende jaren en in hoofdstuk 5 gaan we in op de gebruikersgroepen waar de laadafweging zich op richt.

In hoofdstuk 6 worden onze strategische keuzes toegelicht.

Hoofdstuk 7 beschrijft hoe we de uitvoering van deze visie organiseren.

In hoofdstuk 8 wordt het plaatsingsbeleid beschreven.

In de bijlagen geven we een begrippenlijst (Bijlage I) en een overzicht van de relevante gebruikersgroepen (Bijlage II).

2. Uitgangssituatie

In hoofdstuk 2 beschrijven we

- Hoe ziet de laadinfrastructuur in gemeente Zwartewaterland er nu uit?
- Welke typen laadinfrastructuur zijn er?

2.1 Actueel beschikbare laadinfrastructuur in de publieke ruimte

Het laadnetwerk bestaat uit laadpunten in de publieke, semipublieke en private ruimte.

- **Publiek laadpunt:** een laadpunt dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten;
- **Semipubliek laadpunt:** een laadpunt dat is opengesteld voor publiek. Denk aan publieke parkeergarages, tankstations of horeca-locaties. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn;
- **Privaat laadpunt:** een laadpunt op eigen terrein: aan huis of bij een bedrijf.

Waar de paal staat, bepaalt mede de toegankelijkheid.

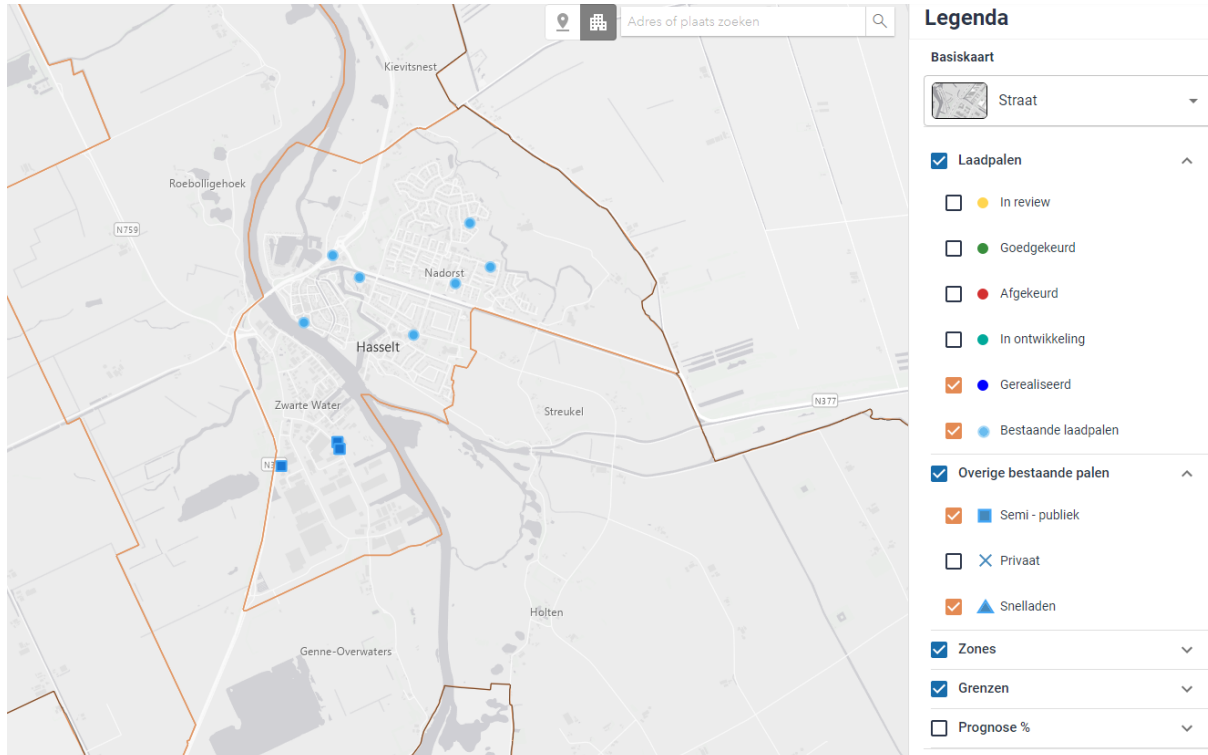
Als gebruikers geen toegang hebben tot laadpunten op privaat terrein moeten ze kunnen uitwijken naar semipublieke of publieke laadpunten.

De gemeente heeft een belangrijke rol in de realisatie van voldoende publieke laadinfrastructuur. Dat betreft vooral het beoordelen van locaties voor nieuwe laadpalen in de openbare ruimte.

Sinds een aantal jaren werken we samen met de provincie aan de uitrol van publieke laadinfrastructuur om te voorzien in de toenemende behoefte.

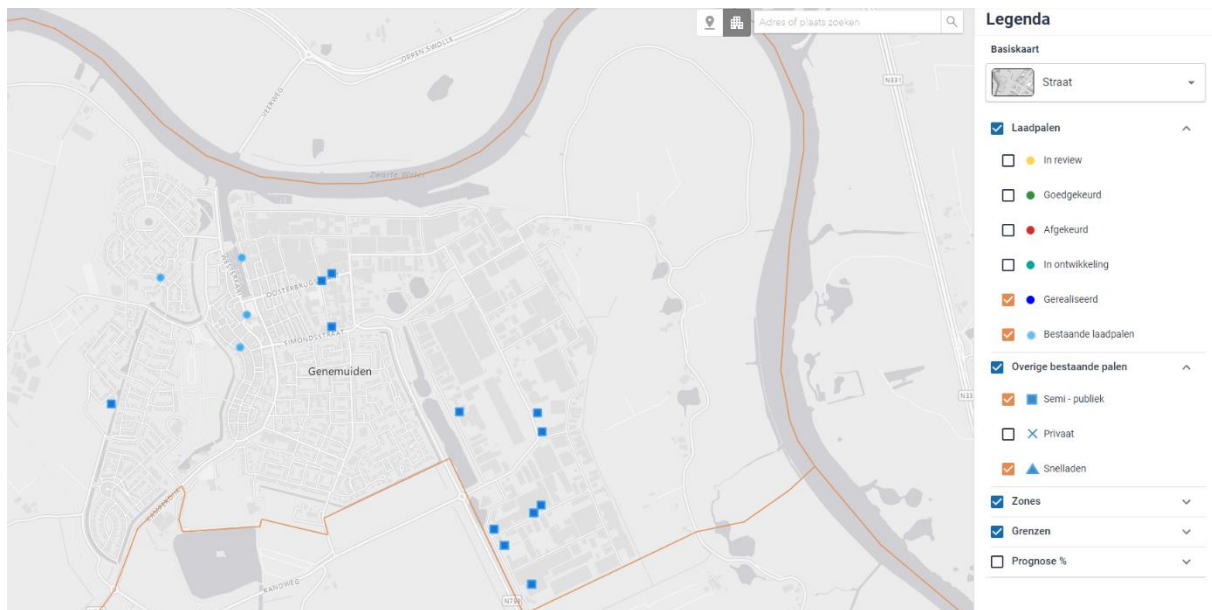
Daarnaast mag iedereen een laadpunt realiseren op eigen terrein en deze beschikbaar stellen voor derden.

Onderstaande kaarten geven een actuele indicatie hoe het (semi-) publieke laadnetwerk in de kernen van de gemeente Zwartewaterland er uit ziet.³

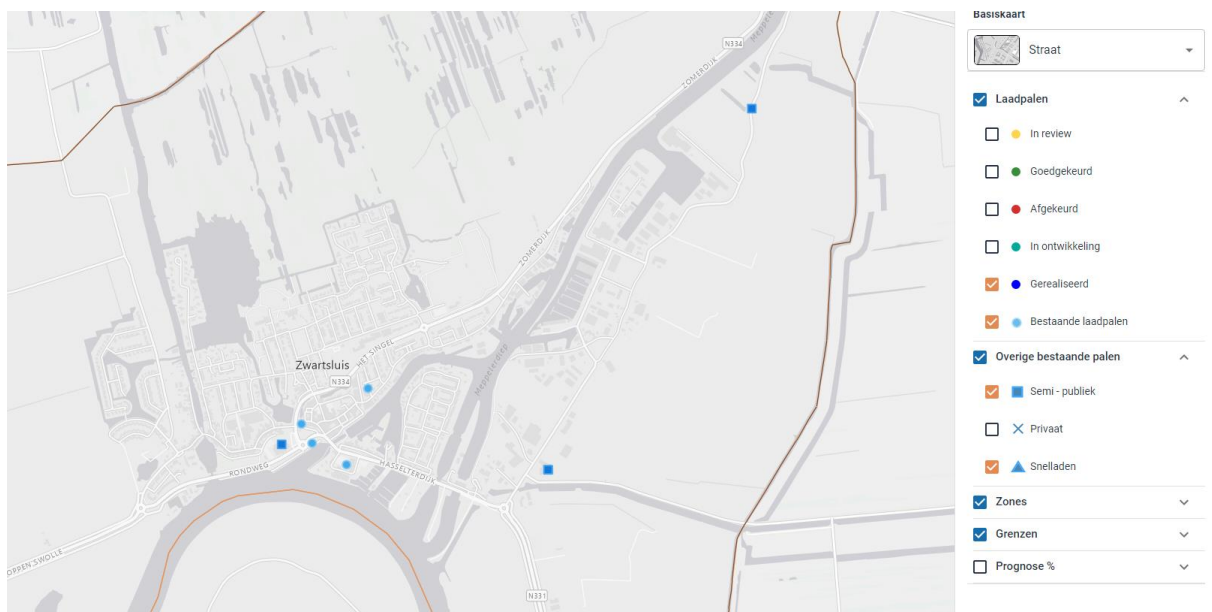


Bestaande laadpalen in Hasselt

³ De kaart geeft de locatie van laadpalen aan. Laadpalen bevatten twee laadpunten.



Bestaande laadpalen in Genemuiden



Bestaande laadpalen in Zwartsluis

2.2 Typen laadinfrastructuur qua vermogen

Laadpunten kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren:

1. **Regulier laden:** laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren. Reguliere laadpunten kunnen individueel (minimaal 2 laadpunten per laadpaal) worden geplaatst of geclusterd worden op een laadplein.
2. **Snelladen:** laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in kortere tijd kunnen opladen. Het grootste deel van de huidige beschikbare elektrische voertuigen is technisch geschikt om te laden met een snelheid van maximaal 50 kW. De nieuwere modellen en modellen in het hogere segment zijn geschikt voor nog hogere vermogens. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling.

We onderscheiden drie subcategorieën:

a. Kortparkeerladen of semi-snelladen voor personenvervoer

Laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW: deze worden steeds meer geplaatst bij onder andere supermarkten, hotels en vergaderlocaties.

b. Ultrasnelladen voor personenvervoer met langere reisafstanden

Laadpunt met een vermogen tussen 125 en 350 kW. De laadvermogens tussen 125 kW en 350 kW worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij pompstations en wegrestaurants.

c. Ultrasnelladen voor openbaar vervoer en logistiek

Laadpunt met een vermogen hoger dan 350 kW, bijvoorbeeld met behulp van een pantograaf. De laadpunten zijn geschikt om grote voertuigen zoals vrachtwagens en bussen in korte tijd te laden.

Snelladen is duurder dan regulier laden. Snelladers zijn daarom vooral gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte waardoor men bereid is daar meer voor te betalen. Denk bijvoorbeeld aan verzorgingsplaatsen langs de provinciale wegen en snelwegen.

3. Ontwikkelingen en kaders

In hoofdstuk 3 beschrijven we:

- Welke ontwikkelingen en trends spelen;
- Met welke kaders en welk aanpalend gemeentelijk beleid hebben we te maken?

3.1 Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik

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

- **Efficiëntere laadpunten**

Nieuwe modellen hebben een betere accucapaciteit en zijn steeds vaker technisch geschikt om op hogere vermogens te laden. Het aantal snelladers neemt toe, vooral langs snelwegen, maar ook binnen gemeentegrenzen, hoewel nog niet in onze gemeente.

- **Efficiënter laadpaalgebruik**

Er zijn meerdere manieren om laadpaalkleven tegen te gaan, zoals tarifiering en social charging apps. Als dit ondanks deze manieren alsnog voorkomt dan moeten we kunnen inzetten op handhaving. Belangrijk is dat er mogelijkheden zijn om te kunnen handhaven en af te spreken wanneer we hierop in zetten.

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, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog. Slimme technieken kunnen ervoor zorgen dat het elektriciteitsnet niet te zwaar wordt belast.

Een aspect van slim laden is bi-directioneel laden. Bij bi-directioneel laden kan het elektrische voertuig stroom terugleveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Hiermee kunnen pieken en dalen in het energieverbruik worden gebalanceerd. Bi-directioneel laden staat nog in de kinderschoenen, maar binnen de Proeftuin Slimme Laadpleinen wordt de techniek al volop getest.

Slim laden is voorlopig niet aan te bevelen voor laadpalen in de openbare ruimte omdat hierdoor de laadtijd per voertuig kan worden verlengd en het hiervoor genoemde streven naar efficiëntie (zo weinig mogelijk laadpalen in de openbare ruimte) wordt tegengegaan.

3.2 Wet- & regelgeving

Nederland en Europa bouwen 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;
- Prijstransparantie, zodat voor de gebruiker vooraf duidelijk is wat het laden kost.

Nu al relevant zijn de Europese richtlijnen voor de energieprestatie van gebouwen: de Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III⁴). Nederland heeft deze vastgelegd in het Bouwbesluit. De richtlijn verplicht om laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen aan te leggen bij nieuwbouw, bij ingrijpende renovaties of bij bestaande grotere gebouwen, ook als deze niet worden verbouwd.

3.3 Energietransitie en het netwerk

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.

⁴ [Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer – EPBD III](#)

Als door al deze veranderingen netproblemen ontstaan, kan dat tot hoge maatschappelijke kosten leiden, de uitrol van laadinfrastructuur sterk vertragen en een risico betekenen voor het halen van onze ambities in laadinfrastructuur en voor de brede energietransitie. De netbeheerders staan voor de uitdaging ervoor te zorgen dat het elektriciteitsnet deze verandering aankan. Het is daarom onze verantwoordelijkheid om tijdig, op basis van prognoses, aan te geven welke laadinfrastructuur gewenst is voor de komende jaren. De netbeheerder kan vervolgens inzicht geven over de haalbaarheid en eventueel maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het net is.

Deze informatie nemen we ook mee in de Regionale Energiestrategie (RES) en de netimpactberekening die in dat kader periodiek wordt uitgevoerd. In de RES staan de regionale keuzes voor de opwekking van duurzame elektriciteit, de warmtetransitie in de gebouwde omgeving en de daarvoor benodigde opslag- en energie-infrastructuur.

We volgen de ontwikkelingen en pilotprojecten op verschillende plekken in Nederland om na te gaan of we ook in onze gemeente optimalisaties kunnen realiseren.

3.4 Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid

Deze laadafweging raakt verschillende bestaande gemeentelijke beleidskaders en werkvelden waarmee we in de uitwerking rekening houden.

De volgende beleidskaders en werkvelden zijn van belang:

- Omgevingsvisie;
- Ruimtelijke Ontwikkeling;
- Mobiliteitsbeleid en Parkeerbeleid;
- Toezicht en Handhaving;
- Beheer;
- Duurzaamheid/milieu;Klimaat/RES, Transitievisie warmte;
- Communicatie.

Twee specifieke punten willen we benadrukken:

- Beperking aantal openbare laadpalen
- Vanuit eigen huis laden

Beperking aantal openbare laadpalen

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden is ons eerste uitgangspunt dat bestuurders van een elektrisch voertuig (EV-rijders) zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Dit geldt ook voor bewoners van appartementencomplexen met een eigen parkeervoorziening.

Door de VVE van een appartementengebouw in onze gemeente is gevraagd of er buiten het gebouw extra parkeerplaatsen kunnen worden gemaakt voor het laden van elektrische auto's van bewoners van het appartementengebouw. Dit gebouw heeft een eigen parkeergarage.

Reden van de vraag is de angst dat laden in de parkeergarage zelf onveiligheid oplevert.

Relevante documenten geven aan dat de veiligheidsrisico's van parkeren met laadinfrastructuur in een parkeergarage niet groter zijn dan bij parkeren in een garage van conventionele auto's.

Het maken van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte kan in de meeste gevallen niet qua beschikbare ruimte. Ook zal er dan een enorme precedentwerking kunnen ontstaan wanneer meer appartementengebouwen een beroep gaan doen op het maken van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Dit is slecht voor het opbouwen van draagvlak voor laadinfrastructuur in de openbare ruimte bij bewoners, die geen eigen parkeergelegenheid hebben.

Daarom zullen bewoners van appartementengebouwen met een eigen parkeervoorziening zelf moet voorzien in laadvoorzieningen.

Vanuit eigen huis laden

Enkele inwoners zonder eigen parkeervoorziening hebben gevraagd of zij hun auto, geparkeerd in de openbare ruimte, met een eigen laadpaal, gevoed vanuit de eigen huisaansluiting, mogen laden.

Dit wordt VPA genoemd (afkorting voor Verlengde private aansluiting).

Uit het document Afwegingskader VPA van het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur wordt het Landelijk advies ten aanzien van VPA's geciteerd:

Het wel of niet toestaan van een VPA is de bevoegdheid van gemeenten. De NAL-regio's, belast met de realisatie van een netwerk van (publieke) laadinfrastructuur, zien een VPA niet als een wenselijke ontwikkeling die bijdraagt aan de opschaling van het publieke laadnetwerk. De voordelen voor het individu wegen niet op tegen de nadelen van het collectief en uitrol van het publieke laadnetwerk. Een VPA in landelijk gebied met stedelijkheidsklasse 5 kan in sommige gevallen wel bijdragen aan het laadnetwerk. Als een gemeente overweegt om VPA toe te staan, dan is het raadzaam om rekening te houden met eventuele bestaande afspraken in concessies voor publieke laadpalen en de suggesties die in dit rapport staan.

Uit het Kennisdocument VPA van de regio Zuid-Nederland luiden de Conclusie en het Advies ten aanzien van een VPA als volgt:

Het is technisch, organisatorisch en juridisch mogelijk om deze oplossingen toe te staan in de openbare ruimte. De voordelen van een VPA of laden via een kabelgoot lijken echter niet op te wegen tegen de nadelen. Zeker in het geval de gemeente deelneemt aan de collectieve concessie van Vattenfall lijken er geen steekhoudende argumenten te zijn om toch voor een VPA of Kabelgoot te kiezen.

Om die reden wordt dan ook geadviseerd om hier zeer terughoudend mee om te gaan. Vanuit de provincies Brabant en Limburg worden VPA's en kabelgoten niet gezien als robuuste en toekomstbestendige oplossing, die onderdeel uit gaan maken van het netwerk van laadinfrastructuur.

Wanneer gemeenten hier toch aan mee willen werken, in de vorm van een pilot of in de vorm van beleid, dan adviseren wij nadrukkelijk om hier zeer zorgvuldig mee om te gaan door goed doordacht beleid of een goed doordachte pilootaanpak en goede juridisch en contractuele afspraken vast te leggen om te borgen dat zaken als veiligheid, verantwoordelijkheid, aansprakelijkheid en beheer op de juiste wijze geregeld zijn.

Bij een navraag op een overleg met andere gemeenten uit Overijssel bleek dat vrijwel alle gemeenten het gebruik van een VPA niet toestaan. Er is slechts 1 gemeente, die er mee experimenteert.

Op basis van deze adviezen wordt het vanuit het eigen huis laden van auto's op een openbare parkeerplaats in de gemeente Zwartewaterland **niet** toegestaan.

Belangrijkste argumenten hiervoor zijn:

- de stedelijkheid van de gemeente en met name van de kernen, die zeker niet als landelijk zijn te kwalificeren, waarbij het gebruik van een VPA niet past;
- veiligheidsrisico en onduidelijkheid over verantwoordelijkheden (zie hieronder);
- de afspraken in de regionale concessie waarin Vattenfall Charging exclusiviteit heeft verkregen voor plaatsing van laadpalen in de publieke ruimte;
- het toelaten van een VPA kan tot een wildgroei van dit fenomeen leiden..

Het laden van een auto op een openbare parkeerplaats vanuit eigen huis geeft een groot risico in het openbare domein. Wat gebeurt er als er in die openbare ruimte graafwerkzaamheden moeten worden uitgevoerd en een burger heeft die kabel niet aangemeld in KLIC en er ontstaat schade aan de kabel, gereedschap of (erger nog) aan de persoon die graaft? Wie is er dan verantwoordelijk?

In de huidige én nieuwe concessie wordt de exclusiviteit voor het plaatsen en dus ook exploiteren van openbare laadinfra geborgd voor de nieuwe CPO.

Daarnaast is er ook geen alleenrecht / vergunning van een inwoner met een eigen laadvoorziening voor een parkeerplek in de openbare ruimte direct nabij zijn huis.

4. Opgave

4.1 Inleiding

Om inzicht te krijgen in hoeveel laadpunten er in de openbare ruimte nodig zijn, hebben we gebruik gemaakt van de prognoses van ElaadNL, de zogeheten Outlooks, van april 2021. De prognoses zetten we af tegen de huidige situatie. Zo maken we de opgave voor de komende periode concreet voor de verschillende gebruikersgroepen die we willen bedienen. Het doel is daarbij om te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit om de ontwikkeling van elektrisch vervoer niet te beperken.

De prognoses geven inzicht in het aantal benodigde publieke en private laadpunten en het aantal benodigde reguliere en snellaadpunten, voor de periodes 2025, 2030 en 2035. ElaadNL gebruikt voor de Outlooks veel openbare databestanden, zoals gegevens over kavels (eigen oprit) en demografische en welvaartsgegevens (waar komen als eerste elektrische auto's).

Prognoses voor semipublieke laadpunten, zoals bij hotels en parkeergarages, zijn niet beschikbaar. Deze zijn opgenomen in de cijfers voor private laadpunten. Op basis van deze gegevens heeft ElaadNL drie scenario's ontwikkeld, waarvan het midden-scenario als leidraad voor deze laadafweging dient. Omdat er onzekerheden in de prognoses zitten en semipublieke laadpunten niet apart zijn weergegeven, houden we de ontwikkelingen goed in de gaten en stellen we indien nodig onze doelstellingen bij.

4.2 Prognose benodigde aantal laadpunten

Momenteel zijn er ongeveer 25 reguliere publieke laadpunten in gemeente Zwartewaterland.

Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's en bestelvoertuigen te voorzien zijn ongeveer 171 laadpunten nodig. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer 313 en 450 laadpunten nodig voor deze gebruikersgroep[en].

Uit de bovenstaande cijfers blijkt dat we richting 2030 voor een grote opgave staan. Om te voorzien in deze laadbehoefte is een forse toename van het totaal aantal laadpunten en daarmee ook van het aantal laadpunten in de publieke ruimte nodig. Wel is de verwachting dat er verhoudingsgewijs minder laadpunten per elektrische auto nodig zijn dan in de huidige situatie, zoals beschreven in paragraaf 3.1. In de prognoses is rekening gehouden met deze ontwikkelingen.

Aanvullende keuzes

Naast reguliere laadpalen verwachten wij dat er binnen onze gemeente behoefte is aan laden op hoog vermogen. Het uitgangspunt voor onze visie is dat we snelladers niet zelf gaan initiëren maar wel willen faciliteren.

Het aantal snelladers is te bepalen in een verhouding van ca. 1 op 150 tot het totaal aantal elektrische voertuigen (hybride en volledig elektrisch).

Dit leidt tot de volgende verwachting: naast reguliere laadpunten streven we in gemeente Zwartewaterland naar respectievelijk 7 en 14 snellaadpunten in 2025 en 2030. Dit wordt afgestemd met private partijen.

5. Gebruikersgroepen

Zwartewaterland kent verschillende gebruikersgroepen die (op termijn) overstappen naar elektrisch rijden, met elk hun eigen kenmerken en behoeftes aan laadinfrastructuur. In dit hoofdstuk beschrijven we voor de geselecteerde gebruikersgroep[en]:

- personenvervoer,
- doelgroepenvervoer,
- lichte logistieke voertuigen.

op welke laadoplossingen we inzetten.

We laten vooralsnog buiten beschouwing: taxi's, openbaar vervoer, zware logistieke voertuigen en mobiele werktuigen/vaartuigen. Daarvoor gelden de volgende argumenten.

De overstap naar elektrisch rijden verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenvervoer en andere kleiner voertuigen is de overstap al volop gaande en hebben we redelijk zicht op wat er nodig is.

Voor bijvoorbeeld zwaar vrachtvervoer is nog onzeker in hoeverre elektrisch rijden uitkomst biedt en zo ja, wat de behoefte is aan laadinfrastructuur. Voor zware logistieke voertuigen zullen nog batterij- en/of brandstofcel (waterstof) ontwikkelingen moeten plaatsvinden en zijn vooral bedrijven of bedrijfsterreinen zelf in de lead.

Voor openbaar vervoer is de provincie in de lead.

Taxi's komen vrijwel niet voor in de gemeente.

In bijlage II is een toelichting van de relevante gebruikersgroepen opgenomen.

Voor de gebruikersgroepen die we nu niet meenemen in onze visie geldt dat we de ontwikkelingen volgen en indien nodig onze visie en ons beleid hier op aanpassen.

5.1 Personenvervoer

Voor personenvervoer maken we onderscheid tussen inwoners en bezoekers, waarbij we bezoekers verdelen in recreatief en werkgerelateerd bezoek.

- **Inwoners.** De voornaamste laadoplossing voor bewoners met een eigen parkeerplaats is privaat laden op eigen terrein. Voor inwoners die elektrisch rijden en geen toegang hebben tot een privaat dan wel semipubliek laadpunt, zetten we in op voldoende publieke laadpunten verspreid over de gemeente. In wijken met een hoge parkeerdruk stimuleren we het gebruik van private en semipublieke laadpunten voor derden.
- **Bezoekers.** Hieronder valt bezoek aan vrienden en familie maar ook bezoek aan toeristische locaties en het centrum van de kernen van de gemeente Zwartewaterland. De eerste groep (bezoek aan vrienden en familie) maakt voornamelijk gebruik van publieke laadpunten in woonwijken. Daarvoor zetten we in op een dekkend netwerk van publieke laadpunten verspreid over de gemeente, zodat er binnen redelijke afstand een laadpunt beschikbaar is. De laadbehoefte van bezoekers aan toeristische locaties wordt waar mogelijk ingevuld door private en semipublieke laadpunten bij de betreffende toeristische locatie. Op locaties waar daarvoor geen mogelijkheden zijn, onderzoeken we of we kunnen laten voorzien in publieke laadpunten, bij voorkeur op parkeerterreinen. Voor bezoekers aan onze centra monitoren we of in de optredende laadbehoefte kan worden voorzien. Door de beperkte parkeerduur in de blauwe zones is nog niet duidelijk of de laadbehoefte daar substantieel zal zijn zolang het aantal snelladers beperkt is. Snellaadpunten vormen een belangrijk vangnet voor bezoekers die lange ritten maken. Naar verwachting zullen de beschikbaar komende snellaadpunten in en rondom onze gemeente voldoende zijn om deze behoefte in te vullen. Voor bezoekers, die met elektrische fietsen komen zal in het nieuwe GVVP beleid worden geformuleerd.
- **Bezoekers werk.** De laadbehoefte van werkgerelateerd bezoek wordt waar mogelijk ingevuld met private en semipublieke laadpunten bij onder andere kantorencomplexen. Voor bedrijven is dit in de

meeste gevallen ook de meest kosteneffectieve optie, omdat zij elektriciteit relatief goedkoop kunnen inkopen. 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.

Deelmobiliteit

Naast de overstap naar elektrisch vervoer streeft onze gemeente naar meer deelfervoer, onder andere door elektrische deelauto's. Indien mogelijk moeten deze voertuigen laden met private en semipublieke laadpunten, maar we verwachten dat in veel gevallen ook publieke laadpunten nodig zijn. Daarom zetten we in op een dekkend netwerk publieke laadpunten en faciliteren we op aanvraag gereserveerde laadlocaties voor elektrische deelauto's. Binnen de concessievoorwaarden mag per laadpaal 1 laadpunt voor deelauto's worden gereserveerd.

5.2 Overige gebruikersgroepen

Ook voor de gebruikersgroepen doelgroepenvervoer en bestelwagens ontwikkelen we beleid:

Doelgroepenvervoer

In 2025 moet het doelgroepenvervoer emissievrij zijn. Dat is het doel van het Bestuursakkoord en het Convenant Zero Emissie Doelgroepenvervoer. Hoewel veel partijen hun handtekening onder de afspraken gezet hebben, moet er nog heel wat gebeuren om het vervoer te verduurzamen⁵.

De voertuigen voor doelgroepenvervoer laden 's nachts in de remise en voor een deel worden ze thuis geladen, op de eigen oprit of in de publieke ruimte. Indien nodig faciliteren we publieke laadpunten in de wijk voor deze gebruikersgroep. Daarnaast zijn er mogelijk snelladers nodig op strategische locaties om bij te laden wanneer de actieradius niet voldoende is voor de geplande ritten.

Bestelwagens

Steeds meer bedrijven stappen over op elektrische voertuigen voor goederenvervoer. Ook financieel wordt het steeds aantrekkelijker om de overstap te maken, mede door een subsidie op de aanschaf van een bestelwagen. De aanschafprijs is weliswaar nog iets hoger maar de operationele kosten van een elektrische bestelwagen zijn lager, waardoor de total cost of ownership (TCO) in sommige gevallen al voordeliger uitvalt voor elektrisch. De verwachting is dat van de bestelwagens ongeveer de helft gaat laden bij het bedrijf, via private laadinfrastructuur. De andere helft gaat thuis laden, op de eigen oprit of in de openbare ruimte. Bestelwagens kunnen dezelfde laadinfrastructuur gebruiken als personenauto's, maar gebruiken deze veel intensiever. We verwachten geen direct effect van een grote laadvraag van bestelwagens in onze gemeente. We monitoren de ontwikkelingen en passen indien nodig onze visie en ons beleid hierop aan.

⁵ Wellicht te ambitieus en minder noodzakelijk voor de gemeente Zwartewaterland?

6. Strategische keuzes

We bouwen onze strategie op aan de hand van de volgende onderwerpen:

1. **Type laadinfrastructuur:** de verhouding private, semipublieke en/of publieke laadpunten;
2. **Soorten laadpunten:** reguliere laadpalen, laadpleinen en snelladen;
3. **Uitvoeringsmodel:** de wijze van samenwerking met Charge Point Operators (CPO) voor de uitrol van publieke laadpunten;

6.1 Type laadinfrastructuur: privaat, semipubliek en publiek laden

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden, is ons eerste vertrekpunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten voor de gebruikersgroepen bewoners en bezoekers van de gemeente, doelgroepenvervoer en lichte logistieke voertuigen.

Met basisnetwerk wordt bedoeld dat er van uit wordt gegaan dat deze doelgroepen ook via andere mogelijkheden op andere locaties zullen kunnen laden.

Daarbij houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente.

Daarnaast verkennen we voor locaties met een hoge parkeerdruk, historisch stadsgezicht, autoluwe gebieden, etc. de mogelijkheden om private en semipublieke laadpunten beter beschikbaar te maken voor derden en het aanbod daarvan zo mogelijk uit te breiden.

Op termijn willen we laadplekken clusteren op wat grotere parkeerterreinen aan de randen van de centra.

6.2 Soorten laadpunten

Om de laadbehoefte van EV-rijders op te vangen, is minimaal een netwerk van reguliere laadpunten nodig, eventueel aangevuld met snellaadpunten als aanvullende laadoplossing voor bijvoorbeeld bezoekers of logistieke voertuigen.

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten, zoals aangegeven in paragraaf 4.1. Reguliere laadpalen kunnen los worden geplaatst, of geclusterd in een laadplein.

Als gemeente willen we een faciliterende rol gaan spelen in voorzieningen voor snelladen iom private partijen. In hoofdstuk 8 wordt dit uitgewerkt.

6.3 Uitvoeringsmodel

We werken met het uitvoeringsmodel Regionale Concessie: wat wil zeggen dat een concessiehouder (*Charge Point Operator*, afgekort CPO) het exclusieve plaatsingsrecht krijgen voor publieke laadpunten. We sluiten aan bij een concessie van regio Gelderland -Overijssel, die Vattenfall Incharge als CPO heeft geselecteerd. We kiezen onder andere voor deze samenwerking omdat er relatief weinig ambtelijke capaciteit voor nodig is, geen gemeentelijke investeringen nodig zijn en omdat er dan inkoopvoordelen zijn te verwachten.

7. Uitvoering en organisatie

7.1 Gemeentelijke organisatie

Wethouder M. Slingerland is bestuurlijk opdrachtgever voor de realisatie van openbare laadinfrastructuur. Voor de uitrol is het Team Verkeer van de Eenheid Externe dienstverlening verantwoordelijk voor de contacten naar buiten met een adviserende rol voor van de Eenheid Beheer.

De opschaling van laadinfrastructuur vraagt om grotere uitvoeringskracht en verdere professionalisering van het werkproces. Ook is het belangrijk dat het onderwerp structureel aandacht krijgt bij meerdere teams, die op de hoogte zijn van elkaars werk en visie, zoals beheer, duurzaamheid, ruimtelijke ordening, industrie en toerisme.

7.2 Samenwerking en afstemming

Om de doelen uit onze laadafweging te behalen, werken we samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio Gelderland-Overijssel. Dit is een samenwerkingsverband tussen beide provincies en de inliggende netbeheerders. De samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten bij de uitrol van laadinfrastructuur, onder andere door het delen van kennis en het organiseren van de aanbesteding voor laadpunten in de publieke ruimte⁶. Daarnaast zijn de bewoners, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar we mee samenwerken en afstemmen.

Als onderdeel van het Klimaatakkoord is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) vastgesteld, waarin is opgenomen dat de ontwikkeling van laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de groei van het aantal elektrische auto's en decentrale overheden een trekkende rol moeten nemen bij grootschalige en proactieve uitrol van publieke laadinfrastructuur.

De concessie voor publieke laadinfrastructuur in Gelderland en Overijssel is in maart 2022 gegund aan Vattenfall Incharge als *Charge Point Operator (CPO)*.

Afbakening

De plaatsingsperiode van de recent gestarte concessie is 3 jaar met een mogelijke verlenging van 2 keer 1 jaar. Daarnaast is er een exploitatieperiode van 10 jaar die mee zal kunnen groeien bij verlenging van de plaatsingsperiode. De CPO is ook verantwoordelijk voor het volledige beheer en de exploitatie van alle gerealiseerde laadpalen in de plaatsings- en exploitatieperiode.

Exclusiviteit

De gemeente verleent exclusiviteit aan de CPO voor het plaatsen van nieuwe laadpalen (bestaande uit twee laadpunten per paal) gedurende de plaatsingsperiode. De exclusiviteit is enkel van toepassing op nieuwe locaties voor laadpunten in de openbare ruimte op een aansluiting tot 3x25A.

Aflopende contracten voor bestaande laadpalen mag de gemeente verlengen met een partij naar keuze.

Prognose- en plankaarten

Vanuit de GO-RAL zijn aan alle inliggende gemeenten prognose- en plankaarten aangeboden.

Prognose- en plankaarten helpen bij de vertaling van de laadafweging naar uitvoering en kunnen de doorlooptijd versnellen doordat vooraf al is nagedacht over een goede plek voor de laadpaal. En de plankaart kan benut worden om inwoners te betrekken bij de uitrol van laadpalen. Daarnaast krijgt de plankaart een grotere rol in de nieuwe concessie om op basis van de plankaart voor de vraag uit laadpalen te kunnen plaatsen. GO-RAL wil gemeenten op deze manier ontzorgen maar beseft dat het natuurlijk wel inspanning vraagt van de kant van de gemeente bij het daadwerkelijk opstellen van de plankaart.

Op basis van de input uit andere NAL-regio's, gemeenten en CPO's wordt verder uitgewerkt waar prognose- en plankaarten aan moeten voldoen.

Deelonderwerpen

Een aantal deelonderwerpen valt binnen deze concessie:

⁶ Zie voor meer informatie de [Gelders-Overijsselse Regionale Aanpak Laadinfrastructuur \(GO-RAL\)](#)

- Smart charging: sluiten aan bij de landelijke normen en eisen. Op die manier is de laadinfrastructuur technisch geschikt voor smart charging. Het daadwerkelijk toepassen van smart charging wordt in de innovatieparagraaf beschreven.
- Vehicle 2 Grid (V2G). Sluiten aan bij de landelijke normen en eisen zodat de laadpalen in ieder geval softwarematig geschikt zijn of gemaakt kunnen worden. Of ook hardwarematige voorbereiding uitgevraagd gaat worden is te onderzoeken.
- De laadinfrastructuur is ook beschikbaar/aan te vragen door eigenaren van bestelvoertuigen en plug-in hybriden (PHEV)
- Clusters van laadpalen vallen binnen de concessie. Meerder laadpalen, ieder op een eigen 3x25A aansluiting kunnen geclusterd worden tot een soort laadplein. Voor zwaardere aansluitingen doet de CPO een prijsvoorstel.
- Laadinfrastructuur in nieuwbouwwijken wordt meegenomen in de plankaarten systematiek. Daarnaast worden duidelijke werkafspraken gemaakt tussen CPO en gemeenten over de plaatsing hiervan.
- Deelvervoer. Binnen de exclusiviteit kan zo nodig één parkeervak gereserveerd worden voor deelvervoer. Het 2e parkeervak wordt door gemeente gereserveerd voor laden van een private EV.
- Laadpaalkleven tegengaan: CPO doet hiervoor een voorstel. Per gemeente kan gekozen worden of dit ingezet wordt.

Buiten deze concessie vallen:

- Snellaadpunten
- Laadpalen/Laadpleinen op grotere aansluiting dan 3x25A
- Laadpunten in de semipublieke en private ruimte
- Logistiek HUB
- Laadpalen waarbij 2 sockets gereserveerd zijn (voor bijvoorbeeld deelauto's)

7.3 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 Gelderland-Overijssel 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.

7.4 Financiële kaders

Op basis van de huidige markt is de verwachting dat de plaatsing van reguliere laadinfrastructuur kan worden uitgevoerd zonder financiële bijdrage van de gemeente. Als de gemeente een rol wil bij de plaatsing van strategische laadpunten, snellaadpunten en laadpleinen op grotere aansluiting dan 3x25A dan is naar verwachting wel budget nodig⁷.

Daarnaast vraagt de uitrol van laadinfrastructuur en de uitvoering van deze laadafweging ambtelijke capaciteit.

Voor reguliere laadpalen die op aanvraag van een inwoner worden geplaatst, gaan we uit van een ambtelijke capaciteitsbijdrage van acht uur per laadpaal. Dit is bestemd voor onder meer het nemen van het verkeersbesluit en het proces van afstemming en plaatsing.

Voor de eventuele plaatsing van strategische laadpalen is een gemeentelijke bijdrage nodig van € 1.200,- tot € 1800,- per paal.

⁷ Voorlopig ziet de de gemeente Zwartewaterland voor zich zelf nog niet een initierende rol ten aanzien van de plaatsing van strategische laadpunten, snellaadpunten en laadpleinen op grotere aansluiting dan 3x25A.

8. Plaatsingsbeleid

8.1 Doel en scope plaatsingsbeleid

Het plaatsingsbeleid geeft invulling aan de keuzes die in het voorgaande zijn gemaakt.

Voor personenvervoer is op dit moment op veel plaatsen al een grote behoefte aan laadpunten en verwachten we een sterke toename. Voor andere gebruikersgroepen volgen we de ontwikkelingen en indien nodig passen we onze visie en plaatsingsbeleid hierop aan. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur snel gaan, actualiseren we de visie en het plaatsingsbeleid in ieder geval elke twee jaar.

8.2 Uitwerking beleidskeuzes

Private, semipublieke, publieke laadpunten

We hanteren het uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Alleen voor EV-rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben, organiseert de gemeente laadvoorzieningen in de publieke ruimte.

Om het gebruik van laadpalen op privaat en semipubliek terrein maximaal te benutten en daarmee de druk op de openbare ruimte zoveel mogelijk te ontzien, zet de gemeente in op de volgende maatregelen:

- We stimuleren in ons uitvoeringsmodel het realiseren van semipublieke laadpunten.
- We onderzoeken welke stimuleringsmaatregelen we kunnen nemen om de drempels om private en semipublieke laadpunten te realiseren weg te nemen [denk hierbij aan pilots gericht op het wegnemen van drempels voor VvE's, zoals het inrichten van een kenniskloet waar bijvoorbeeld bewoners met een eigen parkeergelegenheid in een VvE vragen kunnen stellen over parkeren en laden];
- We stimuleren het openstellen van private laadpunten voor andere gebruikers, daar waar parkeerplaatsen op private terreinen beschikbaar zijn.

Soorten laadinfrastructuur

We maken onderscheid tussen reguliere laadpunten, laadpleinen en snellaadpunten.

Reguliere laadpunten

De gemeente heeft primair een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten. Deze laadpunten met een vermogen tot 22 kW plaatsen we als losse palen.

Binnen de concessie onderscheiden we vier categorieën laadpalen:

- *Proactieve laadpalen.*
Laadpalen geplaatst voor de vraag uit waarbij de locaties door de gemeente worden geselecteerd op basis van de plankaart. In deze categorie een deel van de jaarlijkse prognose kosteloos geplaatst door de CPO.
- *Paal-volgt-auto laadpalen.*
Laadpalen die op basis van aanvraag van de EV-rijder worden geplaatst. Hierbij wordt waar mogelijk gezocht naar een locatie op de plankaart. Mocht die niet voorzien zijn wordt er in overleg met de CPO een locatie gezocht. Ook deze laadpalen worden kosteloos geplaatst door de CPO.
- *Laadpalen op basis van gebruikscijfers.*
Bij een gebruik hoger dan nader te bepalen maar naar schatting 4000kWh en aantal unieke gebruikers op jaarbasis wordt door de CPO kosteloos een laadpaal bijgeplaatst.
- *Strategische laadpaal op aanvraag van gemeente.*
Mocht blijken dat in aanvulling op bovenstaande categorieën nog niet voldaan wordt aan de behoefte van de gemeente kan de gemeente iedere willekeurige locatie aanwijzen voor de plaatsing van een laadpaal. De CPO is verplicht deze laadpaal te realiseren. De gemeente betaalt de CPO een

gemeentelijke bijdrage (zie paragraaf 7.4) en een vergoeding voor het aantal kWh dat onder de grens van 3000kWh op jaarbasis wordt geladen⁸.

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst. De locaties worden op de volgende combinatie van manieren bepaald:

Per individueel verzoek

Als een verzoek tot bijplaatsen van laadinfrastructuur is goedgekeurd, bepalen we per individueel verzoek wat hiervoor de beste locatie is. Hierbij houden we onder andere rekening met de verderop in het beleid besproken plaatsingscriteria.

Op basis van plankaart

Er wordt op regionaal niveau een plankaart opgesteld met de locaties voor bij te plaatsen laadinfrastructuur. Deze plankaart gebruiken we om, als een verzoek is goedgekeurd, te bepalen op welke locatie deze wordt geplaatst.

Plaatsing beperken

Er is een aantal gebieden waar we de plaatsing van publieke laadinfrastructuur beperken. Het gaat hierbij om de centra van Hasselt, Genemuiden en Zwartsluis waar er zeer weinig parkeermogelijkheden zijn. Doelstelling in het Coalitieakkoord is de laadvoorzieningen op termijn te clusteren aan de randen van deze centra.

Laadpleinen

Ook willen we de realisatie van laadpleinen faciliteren. Dit vindt binnen onze gemeente bij voorkeur plaats op grotere parkeerterreinen aan de randen van de centra vanwege de beperkte parkeermogelijkheden in de centra zelf.

Mogelijkheid tot concentratie

Een laadplein kan de kwaliteit van de openbare ruimte ten goede komen. Zo kan het de wens zijn om de openbare ruimte te ordenen en de spreiding van objecten te beperken. Het concentreren van laadinfrastructuur (en benodigde bebording) is dan een logische keuze. Het clusteren van openbare laadinfrastructuur biedt daarnaast de mogelijkheid om bebording efficiënter te plaatsen en de benodigde verkeersbesluiten efficiënter te nemen.

Kleiner ruimtebeslag

Een laadplein heeft als voordeel dat de netaansluiting en de regelsystemen in een verdeelkast geplaatst kunnen worden en niet in ieder laadobject afzonderlijk (zie hoofdstuk 5). De laadobjecten kunnen daardoor kleiner en smaller worden vormgegeven en zijn zo makkelijker inpasbaar in de openbare ruimte.

De bijbehorende verdeelkast is wel groter.

In de voorbereidingen bij de aanleg van een laadplein houden we er rekening mee dat we in de toekomst meer laadpalen nodig hebben. We leggen hiervoor alvast kabels, leidingen en mantelbuizen aan, maar de palen zelf plaatsen we nog niet.

Stroomlijnen verkeersstromen

Clustering van laadinfrastructuur kan daarnaast worden ingezet om verkeersstromen richting laadinfrastructuur te stroomlijnen; een laadplein genereert een verkeersstroom naar eenzelfde plek in plaats van zoekverkeer naar verschillende laadlocaties. Daarom kan een laadplein op een slimme plek gunstig zijn voor de stadslogistiek.

Schaalbaarheid

De werkzaamheden voor het aanleggen van een netaansluiting voor een laadplein zijn gelijk aan die van een laadpaal. Het is daarom relatief makkelijk om een laadpaal uit te breiden tot een laadplein. Ook is het eenvoudig om aan een laadplein meer laadpunten toe te voegen. Hier moet de uitvoerder wel in de voorbereiding rekening mee houden, door alvast passende kabels, leidingen en mantelbuizen aan te leggen.

⁸ Voorlopig zet de gemeente Zwartewaterland nog niet in op de plaatsing van een strategische laadpaal op aanvraag van de gemeente.

Faciliteren gebruikers en laadzekerheid

Een laadplein kan grote aantallen gebruikers tegelijk op één locatie faciliteren. Elektrisch rijden hebben daardoor meer kans op een vrije laadplek dan bij een enkele laadpaal. Deze laadzekerheid is voor individuele rijders een groot voordeel. Onzekerheid over laadmogelijkheden is namelijk op dit moment een van de drempels om een elektrische auto aan te schaffen.

Stimuleren elektrisch rijden

Een laadplein vergroot de zichtbaarheid van laadinfrastructuur in de openbare ruimte. Dit kan automobilisten stimuleren om over te stappen op elektrisch rijden.

Snellaadpunten

Snellaadpunten nemen meer ruimte in beslag dan reguliere laadpalen. Daarom zijn we bereid om met marktpartijen in gesprek te gaan over semipublieke snelladers, zoals tankstations of parkeerplaatsen van supermarkten. De belangrijkste redenen hiervoor zijn: het grote(re) ruimtebeslag en de hogere investeringen van snellaadstations. Daardoor kiezen we in eerste instantie voor plaatsing van snelladers op semipublieke locaties.

Plaatsing van snellaadpunten heeft bij ons de voorkeur:

- op plekken waar al zware aansluitingen zijn, zoals parkeerterreinen bij bedrijven of tankstations
- bij standplaatsen voor doelgroepenvervoer;
- op locaties met veel bezoekers waar de verblijfsduur kort is, zoals bij toeristische trekpleisters en winkelcentra;
- op plaatsen waar we het gebruik van deelauto's stimuleren.

Plaatsing door CPO

Voor de plaatsing van de laadinfrastructuur sluiten we aan bij de aansluitspecificaties en de standaard eisen uit de basisset van het NKL.

Aanvullend hierop worden de volgende afspraken met de CPO gemaakt.

- CPO dient zorg te dragen voor plaatsing van een flessenhalspaal met bebording, conform de hiervoor geldende voorschriften, tenzij gemeenten nadrukkelijk aangeven zelf zorg te dragen voor de bebording. Ook bij uitbreiding naar het tweede parkeervak dient Inschrijver zorg te dragen voor bebording.
- Het staat gemeenten vrij om ook markeringen toe te passen. Markeringen zijn geen onderdeel van de opdracht.
- Aanrijbeveiliging. Concessiehouder volgt bestaande richtlijnen voor het realiseren van een standaardoplossing. Zijn er op verzoek van gemeente extra maatregelen noodzakelijk dan zijn de kosten voor de gemeente.
- CPO plaatst laadpaal en bebording in één arbeidsgang.

Inzet van de Gemeente

Binnen de concessie maken we afspraken met de CPO om het proces van plaatsing van laadpalen zo goed mogelijk te laten verlopen. Daarvoor is naast de inzet van de CPO ook de inzet van de gemeente noodzakelijk. Om de afspraken uit het contract na te kunnen komen zijn er een aantal eisen en wensen waar de gemeente aan moet voldoen:

- De gemeente neemt een verkeersbesluit voor het 'reserveren voor het opladen van elektrische voertuigen' van de bij de laadpaal behorende parkeervakken.
- Voor elke laadpaal wordt direct een verkeersbesluit genomen voor twee parkeervakken;
- Bij realisatie worden twee parkeervakken door de CPO bebord tenzij de gemeente kan aantonen dat dit in verband met bijvoorbeeld parkeerdruk (nog) niet wenselijk is⁹;

⁹ Als standaard kunnen we er ook voor kiezen dat twee parkeervakken worden gereserveerd, de borden al worden geplaatst maar dat 1 pijl voor de tweede laadplek voorlopig wordt afgeplakt. Indien blijkt uit de monitoring dat een tweede laadplek wenselijk is dan kunnen we deze toevoegen. Anders wordt de bal bij de gemeente neergelegd om aan te tonen dat de parkeerdruk te hoog is.

- Als het tweede parkeervak niet direct wordt gereserveerd, wordt het tweede parkeervak uiterlijk geëffectueerd/bebord bij een verbruik van minimaal 3.000 kWh per laadpaal (twee laadpunten) of vijf unieke gebruikers per maand op jaarbasis.
- Voor proactieve palen neemt de gemeente bij voorkeur jaarlijks een verzamelverkeersbesluit
- Gemeente kan een “eigen” energieleverancier selecteren. Hogere/lagere tarieven komen ten laste cq ten bate van de e-rijder binnen de gemeente.
- De CPO is verantwoordelijk voor alle mogelijke vergunningen en/of meldingen die van toepassing zijn op haar werkzaamheden. Dit kan variëren per gemeente. De gemeente zal geen legeskosten in rekening brengen bij de opdrachtnemer voor eventuele vergunningen.
- De kosten voor het eventuele verwijderen en herplaatsen van laadpalen worden tijdens de inschrijving afgegeven door de CPO. Indien een gemeente een verwijdering of herplaatsing initieert, kunnen deze kosten in rekening gebracht worden bij de gemeente.
- De gemeente is mede verantwoordelijk voor de operationele uitvoering van het contract. De gemeente stelt hiervoor een eerste aanspreekpunt aan. De provincie Overijssel is voor de gemeenten het contractuele aanspreekpunt en voert namens de gemeenten het contractmanagement uit.

Realisatiecriteria

Bij de realisatie van laadinfrastructuur gelden de volgende criteria:

- veiligheid: de laadkabel mag niet over het trottoir liggen, ook niet in een zogenaamde kabelgoot;
- 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;
- belemmering voorkomen: de minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van laadpunt en bebording minimaal 120 cm bedragen. Ook niet plaatsen op de smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad;
- monumenten: plaatsing voor monumenten wordt zoveel mogelijk vermeden, maar kan mogelijk worden gemaakt met maatwerk. Inpassing in straatmeubilair en ondergrondse laadpunten heeft op deze locaties de voorkeur.
- groene openbare ruimte: parkeerplaatsen van laadpleinen mogen niet ten koste gaan van bestaande groene openbare ruimte.
- 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’;
- niet plaatsen in het directe zicht van omwonenden om lichthinder te voorkomen.
- bij voorkeur niet plaatsen in blauwe zones van winkelstraten en bij scholen.

8.3 Participatie

Zwartewaterland vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners worden geïnformeerd bij de uitrol van laadpunten in en nabij woonwijken via de procedure van het verkeersbesluit, dat voor de reservering van laadplekken in de openbare ruimte moet worden genomen. Dat is verplicht en naast de plaatsing in de Staatscourant worden inwoners ook via een publicatie in de plaatselijke krant en op de gemeentelijke website geïnformeerd over de parkeerlocaties waar een voorgenomen plaatsing van laadpalen aan de orde is. Inwoners kunnen bezwaar maken op het verkeersbesluit, waarna we de ingediende bezwaren zullen wegen en zo nodig de voorgenomen locatie zullen heroverwegen.

8.4 Verkeersbesluit

Het verkeersbesluit (VKB) geeft het parkeervak de doelbestemming ‘opladen van elektrische voertuigen’. In dit vak mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto’s die laden. Dat wil zeggen dat de stekker in de laadpaal moet zitten.

Uit eerdere marktconsultaties blijkt dat marktpartijen waarde hechten aan een VKB, omdat het helpt voorkomen dat de laadpaal bezet wordt gehouden door niet-elektrische voertuigen. Geen VKB kan dus leiden tot een hoger risico voor de marktpartij en zich vertalen in een hogere prijs voor de gemeente en/of EV-rijder.

Verzamelbesluit voor meerdere locaties

We nemen een verzamelbesluit voor meerdere locaties voor proactieve laadpalen en duiden de parkeervakken aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.

Verkeersbesluit laadpleinen (op termijn)

Bij laadpleinen, waarvoor we op termijn opteren met een locatie aan de randen van de centra, kiezen we ervoor om een beperkt aantal parkeervakken direct te bestemmen voor elektrische voertuigen. Hoe intensiever de laadpunten worden gebruikt, hoe meer parkeervakken kunnen worden bestemd voor het laden van elektrische voertuigen.

8.5 Monitoring parkeerdruk

Door het reserveren van een aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte voor het laden van elektrische auto's zal de netto parkeercapaciteit dalen. Dit omdat er voor de opgeladen elektrische auto ook weer een reguliere parkeerplaats nodig is. Afhankelijk van de ontwikkeling van het autobezit kan dit leiden tot een hogere/te hoge parkeerdruk.

We zullen dit goed monitoren en zo nodig zoeken naar extra parkeercapaciteit aan de randen van de centra.

BIJLAGE I Begrippenlijst

Laadpaal

Fysiek object met meestal één of twee laadpunten.

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.

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 voor regulier laden

Laadpunt met een vermogen van hoogstens 22kW.

Laadpunt voor snel laden

Laadpunt met een vermogen hoger dan 22 kW.

Kortparkeerladen

Snelladen aan het begin van de snellaadrange wordt 'kortparkeerladen' genoemd. Deze laadpalen worden vaak geplaatst op plekken waar de EV-rijder het laden kan combineren met een andere activiteit, zoals winkelen of vergaderen.

Ultrasnelladen

Snelladen aan de bovenkant van de range wordt ook wel ultrasnelladen of 'Ultra Fast Charging' (UFC) genoemd. Hierbij gaat het om laadvermogens van meer dan 150kW. Deze laadvermogens zijn gewenst voor zwaardere voertuigen.

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.

Publiek toegankelijk laadpunt

Een laadpunt voor een elektrisch voertuig dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten.

Semipubliek toegankelijk laadpunt

Een laadpunt dat is opengesteld voor publiek op een private locatie. Bijvoorbeeld bij parkeergarages of tankstations. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn.

Privaat laadpunt

Een laadpunt op eigen terrein.

Laadpaalkleven

Het onnodig bezet houden van een elektrisch laadpunt door een elektrische auto.

Social charging app

App waarbij EV-rijders het gebruik van laadpunten in de buurt met elkaar afstemmen. Deelnemers laten bijvoorbeeld in de app weten hoe lang ze nog moeten laden.

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.

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.

Zero-emissielogistiek (ZE-logistiek)







Zonder uitstoot van schadelijke stoffen goederen verplaatsen voor bijvoorbeeld bouw, retail, afval, horeca, en e-commerce. Voertuigen rijden op elektriciteit of waterstof.

Zero-emissiezones (ZE-zones)

Zones waarbinnen geen logistieke voertuigen mogen komen die emissies uitstoten

BIJLAGE II Overzicht gebruikersgroepen

In onderstaande tabel staat een overzicht van de verschillende gebruikersgroepen en de verwachte laadoplossingen

	Gebruikersgroep	Voertuigtype	Regulier laden (<22 kW)	Kortparkeerladen en/ of Ultrasnelladen voor personenvervoer (22-350 kW)	Ultrasnelladen voor zwaar transport zoals logistiek, busvervoer (>350)
	Personenvervoer particulier (woon-werk en bezoekers)	Personenauto	<p>Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting.</p> <p>Semipubliek: [parkeergarages,] horeca, winkelcentra.</p> <p>Publiek: [publieke parkeergarages en] openbare ruimte.</p>	<p>Privaat: n.v.t.</p> <p>Semipubliek: winkelcentra, supermarkten, tankstations, horeca.</p> <p>Publiek: snel(bij)laden in [publieke parkeergarages, hubs en] openbare ruimte.</p>	Voorlopig niet van toepassing.
	Doelgroepenvervoer	Personenauto	Zie personenauto's.		
Personenbus		Zie bestelwagens.			
	Taxi's		<p>Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting stallingdepot.</p> <p>Semipubliek: parkeergarages, horeca, winkelcentra en taxistandplaatsen.</p> <p>Publiek: publieke parkeergarages en openbare ruimte.</p>	<p>Privaat: snellader bedrijf.</p> <p>Semipubliek: parkeergarages, horeca, winkelcentra, standplaatsen, tankstations en op bedrijfsaansluiting stallingdepot.</p> <p>Publiek: snel(bij)laden op standplaatsen, strategische hubs, publieke parkeergarages en openbare ruimte.</p>	Voorlopig niet van toepassing.
	Openbaar vervoer	Bus	n.v.t.	<p>Privaat: remise concessiehouder en via opportunityladen (eigen laadinfra) bij eindhaltes buslijnen.</p> <p>Semipubliek: n.v.t.</p> <p>Publiek: n.v.t.</p>	<p>Privaat: remise concessiehouder en via opportunityladen (eigen laadinfra) bij eindhaltes buslijnen.</p> <p>Semipubliek: n.v.t.</p> <p>Publiek: n.v.t.</p>
	Lichte logistieke voertuigen	Bestelwagens	<p>Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting stallingdepot.</p> <p>Semipubliek: [parkeergarages,] horeca en winkelcentra.</p> <p>Publiek: [publieke parkeergarages en] openbare ruimte.</p>	<p>Privaat: snellader bedrijf.</p> <p>Semipubliek: horeca, winkelcentra, tankstations, hubs.</p> <p>Publiek: [op strategische hubs, publieke parkeergarages en] openbare ruimte.</p>	Voorlopig niet van toepassing.
		[optie: Light electric vehicles LEV's, o.a. fiets en bromfiets]	<p>Privaat: stopcontact thuis (220 volt).</p> <p>Semipubliek: in fietsenstallingen (220 volt).</p> <p>Publiek: gemeentelijke stallingsplekken (220 volt).</p>	n.v.t.	n.v.t.
	Zware logistieke voertuigen	Vrachtwagens	<p>Privaat: bedrijf/depot.</p> <p>Semipubliek: n.v.t.</p> <p>Publiek: n.v.t.</p>	<p>Privaat: bedrijf/depot.</p> <p>Semipubliek: laad- en losplekken, tankstations, hubs.</p> <p>Publiek: openbare ruimte.</p>	<p>Privaat: bedrijf/depot.</p> <p>Semipubliek: laad- en losplekken, tankstations, hubs.</p>

					Publiek: openbare ruimte.
	Mobiele werktuigen		Er is nog geen duidelijk eindbeeld van technologie en laadbehoefte: van 220 volt tot krachtstroom.		
	[Vaartuigen]		<ul style="list-style-type: none"> • Walstroom • Wissel- en laadplekken voor accucontainers 		