

## Integrale visie laadinfrastructuur

### Besluit

1. De integrale visie laadinfrastructuur vast te stellen
2. De gemeenteraad met bijgevoegde collegebrief en bijlage in kennis te stellen van het collegebesluit en op de hoogte te brengen van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur en Regionale Aanpak Laadinfrastructuur

### Samenvatting

In deze visie wordt beschreven wat de aanleiding is voor de visie, wat de ontwikkelingen zijn op het gebied van laadinfrastructuur en hoe wij als gemeente én als regio hierop anticiperen. Het opstellen van de Integrale laadvisie is een verplichting voor elke gemeente vanuit de *Nationale Agenda Laadinfrastructuur*. Onze gemeente maakt onderdeel uit van de samenwerkingsregio ZuidWest. Holland Rijnland neemt actief deel aan de samenwerkingsregio ZuidWest en vertegenwoordigt hier ook de belangen van onze gemeente. Vanuit de samenwerkingsregio worden regio en gemeenten ondersteund bij de uitrol van laadinfrastructuur.

Voor heel Nederland is de prognose in 2030 gesteld op 1,7 miljoen laadpalen. Voor wat betreft die uitrol in Alphen aan den Rijn is de prognose dat in 2021 zo'n 346 openbare oplaadpalen nodig zijn. In 2025 zijn dat er 636. De regels voor het plaatsen zijn opgenomen in de beleidsregels oplaadpalen uit 2019 en de digitale prognosekaart, waarin de laadbehoefte voor publieke laadinfra is aangegeven. Met de aangegeven locaties op de plankaart laten wij zien dat er actief beleid wordt gevoerd en kunnen wij onze elektrisch rijdende inwoners het vertrouwen geven dat er geen belemmering is om op een elektrisch voertuig over te stappen.

Ons uitgangspunt voor alle doelgroepen is: laden op eigen terrein waar mogelijk. Dit om de parkeerdruk in de openbare ruimte niet onnodig te laten toenemen. We hanteren daarom als uitgangspunt de 'Ladder van laden'. Deze gaat ervan uit dat eerst wordt gekeken of op eigen terrein kan worden opgeladen, vervolgens op semipublieke locaties en tenslotte op openbare plekken. Bewoners en bedrijven kunnen onder bepaalde voorwaarden openbare oplaadpalen plaatsen. Daarnaast bieden wij de markt de gelegenheid om strategisch laadinfra te plaatsen, conform de door ons opgestelde prognosekaarten. In onze beleidsregels staat onder welke voorwaarden dit mogelijk is.

Door het plaatsen van laadpalen op openbaar terrein kan de parkeerdruk in de openbare ruimte toenemen. De elektrische auto die oplaadt neemt geen andere parkeerplaats in beslag maar de keuzevrijheid voor een parkeerplaats neemt af. Wij zijn ons hiervan bewust, maar de verwachting is dat dit vooralsnog niet leidt tot knelpunten.

Om wildgroei van laadpalen te voorkomen, bekijken wij per locatie of het gespreid plaatsen van laadpalen of het plaatsen van laadpalen op een laadplein de voorkeur heeft. Op deze manier zorgen we voor betere inpassing in de openbare ruimte en meer laadzekerheid voor de gebruikers. Ook staan wij positief ten opzichte van initiatieven van bedrijven voor het realiseren van snellaadlocaties. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de voorwaarden die al gelden voor brandstofverkooppunten. Wij gaan uitgangspunten formuleren op welke basis wij willen meewerken aan de realisatie van snellaadvoorzieningen.

Het plaatsen van meer laadpalen in onze gemeente, heeft effect op de netwerkcapaciteit. Er liggen beperkingen in de groei van de capaciteit in onze gemeente. Hierover zijn wij met Liander, de netbeheerder, in gesprek ook over de mogelijkheden voor slim laden en het terugleveren van accu-energie aan het net (*vehicle to grid*). Liander is betrokken geweest bij de bij de totstandkoming van de plankaarten.

Daarnaast houden we in deze visie rekening met laadmogelijkheden voor openbaar vervoer en voor stadsdistributie. Daarnaast de uitbreiding van de vraag van laadvoorzieningen voor binnenvaart en plezierschepen. Deze ontwikkelingen hebben vooralsnog niet tot een concrete vraag geleid in onze gemeente, maar zal op enig moment wel gaan spelen.

Voor wat betreft private en semipublieke laadpalen zijn vanuit de rijksoverheid normen opgenomen in het bouwbesluit om bij nieuwe en bestaand gebouwen voorbereidingen te treffen voor laadinfrastructuur. Ook in de parkeernota van Alphen aan den Rijn zijn aanvullende voorwaarden opgenomen.

## 1. Inleiding

Elektrisch rijden groeit in Nederland en ook in onze gemeente. Deze groei in elektrische auto's levert een bijdrage aan het verwezenlijken van een duurzamere samenleving, door een betere luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast en minder gebruik van fossiele brandstoffen. Elektrisch rijden zorgt voor een groeiende vraag naar passende laadinfrastructuur. Op 30 juni 2020 reden er bijvoorbeeld al ruim 122.195 volledig elektrische personenauto's en ruim 99.642 plug-in hybride auto's rond<sup>1</sup>. De verwachting is dat het elektrisch rijden de komende jaren exponentieel toeneemt, onder andere door het grotere aanbod, grotere actieradius van accu's, betere betaalbaarheid en de landelijke ingevoerde subsidieregeling voor de aanschaf van elektrische personenauto's.

### 1.1 Landelijk beleid en doelstellingen

In het Regeerakkoord 2017 'vertrouwen in de toekomst' is opgenomen dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Om deze opgave te verwezenlijken is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) als bijlage bij het Klimaatakkoord toegevoegd. Een groot deel van de afspraken uit de NAL moeten op regionaal en gemeentelijk niveau worden uitgevoerd. Een integrale, gemeentelijke visie op laadinfrastructuur is een verplichting voortvloeiend uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Dit betekent dus ook een opgave voor de gemeente Alphen aan den Rijn.

### 1.2 Onze ambities

Aan de landelijke doelstellingen en opgave willen wij graag bijdragen, omdat elektrisch rijden bijdraagt aan een schonere en stillere mobiliteit in onze gemeente en zorgt voor minder uitstoot van broeikasgassen. Het is een duurzamer alternatief voor rijden op fossiele brandstoffen en draagt bij aan een schonere leefomgeving.

Laadinfrastructuur mag geen drempel vormen om elektrisch te gaan rijden. Om elektrisch rijden mogelijk te maken, zijn adequate laadvoorzieningen van belang. Het gaat daarbij om zowel publiek, semipubliek als privaat laden voor alle doelgroepen. Deze laadvoorzieningen nemen (publieke) ruimte in beslag en verhogen tevens de belasting op ons elektriciteitsnet. Goed beleid is essentieel om de groei van laadvoorzieningen in goede banen te leiden en zo de transitie naar duurzamer, elektrisch transport te faciliteren. Wij hebben plaatsingsbeleid vastgesteld en prognose- en plankaarten opgesteld om te voorzien in voldoende laadinfrastructuur. Een volgende stap zetten wij nu met deze 'Integrale visie op laadinfrastructuur'. Wij delen in deze visie hoe gemeente Alphen aan den Rijn bijdraagt aan het faciliteren en stimuleren van laadinfrastructuur in onze gemeente.

### 1.3 Lokale context

In de gemeente Alphen aan den Rijn is er sinds 2015 de mogelijkheid om een openbare laadpaal aan te vragen. Hiervoor zijn beleidsregels opgesteld. Bedrijven die openbare oplaadpalen in de openbare ruimte in de gemeente Alphen aan den Rijn willen exploiteren (exploitanten) en aan kunnen tonen dat zij dit professioneel doen, kunnen aanvragen hiervoor indienen bij de gemeente Alphen aan den Rijn. Hiervoor vragen we ze de beleidsregels te ondertekenen en in te dienen bij de gemeente. Daarmee onderschrijven ze dat ze de beleidsregels zullen naleven. Sinds de aanpassing van de beleidsregels in 2019 hebben de exploitanten ook de mogelijkheid om één keer per jaar op basis van een prognose oplaadpalen aan te vragen op vooraf bepaalde locaties aan de hand van prognose- en plankaarten (zie 2.3). Met deze strategie is de verwachting dat er in 2021 voldoende openbare oplaadpalen zijn om te voldoen aan de vraag. Dit geldt in principe ook voor de daarop volgende jaren als de exploitanten voldoende oplaadpalen kunnen plaatsen, het elektriciteitsnet de benodigde capaciteit kan leveren en er voldoende locaties beschikbaar blijven en/of komen om openbare oplaadpalen te plaatsen.

### 1.4 Leeswijzer

Onze visie omvat acht hoofdstukken. In de visie staat:

1. Wat de aanleiding is voor de visie en welke ambities de gemeente heeft.
2. Voor welke opgave de gemeente staat.
3. Wat de huidige stand van zaken voor laadinfrastructuur in de gemeente is.
4. Een uiteenzetting van de verschillende vormen en soorten laadinfrastructuur en actuele ontwikkelingen.
5. Hoe de gemeente in gaat spelen op de behoeftes van elke doelgroep die oplaadvoorzieningen nodig heeft.

1) Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, Elektrisch Vervoer in cijfers, <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers>, 28 juli 2020 <http://www.nklnederland.nl/kennisloket/artikelen/ev-in-cijfers/>

6. Welke realisatiestrategie de gemeente hanteert om de komende jaren te voorzien in voldoende laadinfrastructuur.
7. Hoe om te gaan met de effecten op de openbare ruimte en de netwerkcapaciteit door toenemende laadinfrastructuur.
8. Welke randvoorwaarden aanwezig moeten zijn om voldoende laadinfrastructuur te kunnen realiseren.

## 2. Grote opgave

### 2.1 Grote verduurzamingsopgave

De landelijke ambitie is om in 2030 1,9 miljoen elektrische auto's te hebben rijden in Nederland, waarvoor 1,7 miljoen laadpunten gerealiseerd moeten worden. Dit is een flinke opgave met een landelijke laadbehoefte van 7,1 TWh. Het streven is om naast personenauto's, ook andere vervoersmodaliteiten zoals het openbaar vervoer, doelgroepenvervoer en vrachtvervoer te elektrificeren.

Mobiliteit is een onderdeel van de puzzel om de uitstoot van broeikasgassen op te lossen. Het overstappen naar elektrisch rijden moet ervoor zorgen dat er op termijn geen fossiele brandstoffen meer hoeven te worden gebruikt. Dat levert een bijdrage aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen (CO<sub>2</sub>). Dit vraagt aanvullende inzet van diverse partijen. Ook de inzet van privaat, semipubliek laden en snelladen zal nodig zijn om te voldoen aan de verwachte vraag. Daarnaast kan de technologie een belangrijke rol spelen in het realiseren van een dekkend laadnetwerk.

### 2.2 Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

Om deze opgave te verwezenlijken is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) als bijlage bij het Klimaatakkoord toegevoegd. Een groot deel van de afspraken uit de NAL moeten op regionaal en gemeentelijk niveau worden uitgevoerd. Daarom is in de NAL afgesproken om samenwerkingsregio's op te richten. De samenwerkingsregio's moeten gemeenten binnen een regio ondersteunen bij de uitrol van laadinfrastructuur en het uitwisselen van kennis.

Onze gemeente maakt onderdeel uit van de samenwerkingsregio ZuidWest. Dit omvat alle gemeenten in Zeeland en Zuid-Holland behalve de steden Rotterdam en Den Haag. Zij vormen samen met Amsterdam en Utrecht een aparte samenwerkingsregio. Holland Rijnland neemt actief deel aan de samenwerkingsregio ZuidWest en vertegenwoordigt hier ook de belangen van onze gemeente. Per samenwerkingsregio stelt het Rijk middelen beschikbaar ter ondersteuning in de proceskosten voor realisatie van laadinfrastructuur. Voor de samenwerkingsregio ZuidWest is dat ongeveer 2,2 miljoen euro.

Tegenover dit geld moet cofinanciering staan vanuit de regio. De samenwerkingsregio gaat dit voornamelijk invullen door een bijdrage *inkind*, bijvoorbeeld door tegenover het te ontvangen bedrag een bijdrage in uren en werkzaamheden te zetten. Vanuit de samenwerkingsregio moet de samenwerking worden ingericht, zodat wij als gemeente worden ondersteund bij de uitrol van laadinfrastructuur. Dit om een gemeenschappelijk kader te creëren en onderling kennis uit te wisselen.

In de NAL is de afspraak opgenomen dat iedere gemeente een integrale visie op openbaar laden moet hebben vastgesteld voor eind 2020. Met deze visie geven wij hier invulling aan. Naast de verplichting vanuit de NAL is deze visie noodzakelijk. De groei van het aantal elektrische voertuigen stijgt dermate hard – en zal alleen maar harder groeien – dat een meer integrale aanpak noodzakelijk is.

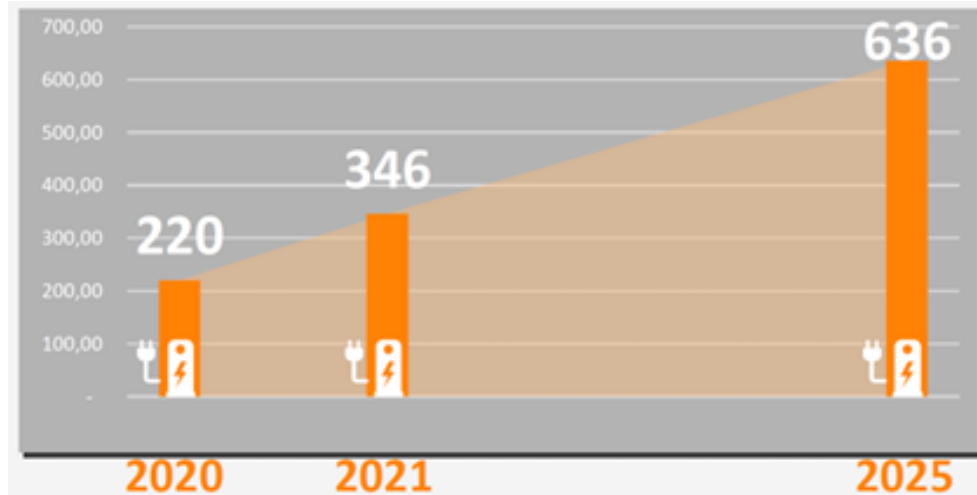
### 2.3 Onze opgave

Eind 2017 is het Energieakkoord Holland Rijnland gesloten<sup>2</sup>. Binnen het Energieakkoord werken wij op verschillende thema's samen. Duurzame Mobiliteit is één van deze thema's en laadinfrastructuur is één van de speerpunten. Ook in de concept Regionale Energie Strategie (RES) is duurzame mobiliteit opgenomen. Aangezien het aantal elektrische rijders stijgt en daardoor ook de vraag naar oplaadpunten toeneemt zijn in 2018 prognose- en plankaarten opgesteld voor de regio Holland Rijnland en voor elke gemeente in de regio. Hierin is de openbare laadbehoefte van bewoners, forenzen en bezoekers van bijvoorbeeld winkelcentra, bedrijventerreinen, stadions en sportaccommodaties voor de jaren 2020 en 2025 weergegeven en zijn de locaties van aanwezige en toekomstige oplaadpalen opgenomen. De prognoses zijn onder andere gebaseerd op de verwachte groei van het aantal elektrische auto's. Het aandeel openbaar parkeren, het aantal gebruikers per oplaadpaal, gebied specifieke kenmerken (type woningen, inkomen, etc.) en het gebruik van andere oplaadmogelijkheden (bij bedrijf, snellaadstations).

2) De verbonden partijen zijn de dertien gemeenten in Holland Rijnland, de provincie Zuid-Holland, de Omgevingsdienst West-Holland en het Hoogheemraadschap Rijnland.

Bij het bepalen van de locaties is rekening gehouden met de eisen zoals vastgelegd in onze beleidsregels. Technisch gezien is op de prognose- en plankaarten het gebied van de gemeente ingedeeld in zeshoekige gebieden (hexagonen), elk met een straal van 100 meter. Per hexagoon zijn de behoefte voor publieke laadinfra in 2020 en 2025 en de locaties weergegeven. De gemeente Alphen aan den Rijn heeft daarnaast ook de publieke laadbehoefte voor 2021 laten bepalen. Zie hiervoor ook: <https://alphenaan-denrijn.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=23e1d2053e744325ad41d293de858937>. In de lijst met lagen zijn de prognoses in te zien.

In september 2020 waren er circa 220 openbare laadpalen, In 2021 zijn 346 openbare oplaadpalen nodig en in 2025 zijn er 636 openbare oplaadpalen nodig (zie fig. 1).



**Figuur 1 - Totaal aantal aanwezige laadpalen (september 2020) en verwachting benodigde laadpalen(2021 en 2025) in de gemeente Alpen aan den Rijn.**

Opgemerkt wordt dat, in tegenstelling tot de exponentiele groei van elektrische auto's, de huidige prognose uitgaat van een lineaire groei van laadpalen. Omdat niet alle elektrische auto's gebruik maken van publieke laadpalen, op één paal meerdere auto's per dag kunnen laden en de nieuwste accu's een groter bereik hebben (dus minder vaak laden), is de toename van laadpalen minder groot dan de groei van het aantal elektrische voertuigen. Binnenkort komt er een nieuwe prognose voor het aantal laadpalen.

In de hele regio Holland Rijnland waren er eind 2018 circa 440 openbare laadpalen. De verwachting is dat er ruim 2800 extra openbare laadpalen nodig zijn om in 2025 aan de vraag te kunnen voldoen. Dat brengt het totaal op ongeveer 3300 laadpalen in 2025. Een openbare laadpaal heeft veelal twee aansluitpunten. Dit betekent dat er op termijn bijna 6600 elektrische auto's tegelijkertijd kunnen laden aan een openbaar oplaadpunt in Holland Rijnland.

## 2.4 Samenwerken aan laadinfrastructuur

Voor de realisatie van laadpunten is samenwerking met andere partijen essentieel:

### Holland Rijnland

Voor de totstandkoming van deze visie hebben wij samengewerkt binnen Holland Rijnland. Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland heeft hierbij een actieve en coördinerende rol vervuld. In gezamenlijkheid is een opzet gemaakt voor een integrale visie, die wij gebruikt hebben als basis voor onze visie.

Dit vinden wij wenselijk, omdat de visies van gemeenten in Holland Rijnland dan zoveel mogelijk overeenkomen. Dit maakt de onderlinge samenwerking makkelijker, biedt de mogelijkheid om te leren van elkaar en het maakt ons sterker naar marktpartijen toe. Tegelijkertijd is er ruimte om lokale omstandigheden een plek te geven. Holland Rijnland vormt de verbindende schakel tussen onze gemeente, de provincie Zuid-Holland en de samenwerkingsregio ZuidWest.

### Samenwerkingsregio ZuidWest

Wij zullen de samenwerking binnen de regio ZuidWest benutten om informatie op te halen en kennis te delen. Ook kunnen wij via de samenwerkingsregio mogelijke knelpunten, zoals personele capaciteit en beperkende wet- en regelgeving onder de aandacht brengen bij het Rijk.

### Netbeheerder Liander

Gezien de druk die er ligt op de huidige capaciteit van de elektriciteitsnetwerken is het van belang om samen te werken met de netbeheerder Liander. Waar nodig wisselen wij onderling informatie uit.

### **Overige partijen**

Vanuit het bedrijfsleven, ontwikkelaars en andere relevante partijen is het belangrijk om te weten welke behoeftes er zijn om te voorzien in laadinfrastructuur en aan te geven welke rol zij van ons als gemeente kunnen verwachten.

Met alleen publieke laadinfrastructuur komen wij er niet. Indien mogelijk heeft laden op eigen terrein of semipubliek terrein de voorkeur. Daarvoor is deelname van bedrijven en andere organisaties in onze gemeente essentieel.

## **3. Stand van zaken laadinfrastructuur**

### **3.1 Lokaal beleid Alphen aan den Rijn**

Op dit moment hanteren wij het open marktmodel. Hierbij is het voor alle marktpartijen mogelijk om een samenwerkingsovereenkomst met de gemeente te sluiten en laadpalen te plaatsen indien zij aan de door ons opgestelde beleidsregels voldoen. Zodra een marktpartij een samenwerkingsovereenkomst heeft gesloten met ons kan deze partij via een eigen aanvraagportal aanvragen voor openbare laadpalen ontvangen. Deze aanvragen worden vervolgens vanuit de marktpartij bij de gemeente ingediend en in behandeling genomen. Naast plaatsing van openbare laadpalen op aanvraag, bieden wij de marktpartij onder voorwaarden ook de mogelijkheid voor het plaatsen van strategische laadpalen.

De gemeente treedt faciliterend op. Wij geven de markt door middel van besluitvorming en het beschikbaar stellen van openbare ruimte de mogelijkheid om laadpalen te plaatsen. In de samenwerkingsovereenkomst worden voorwaarden overeengekomen zoals het delen van gebruiksdata van de laadpalen, de inrichting van een aanvraagportal, en het te doorlopen werkproces voor het afhandelen van aanvragen voor realisatie van een openbare laadpaal. Zie bijlage 1 voor meer informatie over de verschillende samenwerkingsmodellen die er zijn. Op dit moment zien we geen reden om een ander marktmodel te gaan hanteren.

### **3.2 Prognose- en plankaart**

Op de prognose- en plankaart staat wat in onze gemeente de laadlocaties zijn om een zo efficiënt mogelijk laadnetwerk uit te rollen voor reguliere openbare laadinfrastructuur. Dit is een essentiële stap in een meer planmatige en integrale aanpak voor het faciliteren van laadinfrastructuur. Naast meer regie, kan de plankaart bijdragen aan het verkorten van de doorlooptijd van het aanvraag- en realisatieproces.

### **3.3 Adaptieve visie**

Met het opstellen van prognose en -plankaarten zijn de eerste stappen gezet naar een toekomstbestendig beleid. Deze integrale visie is de volgende stap, doordat het weergeeft hoe wij omgaan met de opgave om laadinfrastructuur te realiseren voor elektrische voertuigen en welke rol wij daar als gemeente in vervullen. Het gaat om een adaptieve visie. De markt is in ontwikkeling en wij stellen deze visie op met de kennis die wij nu hebben. Als er nieuwe informatie voorhanden is, dan passen wij onze visie daarop aan. Deze visie wordt in ieder geval elke twee jaar geëvalueerd en indien nodig geactualiseerd.

### **3.4 Communicatie & participatie**

Het is belangrijk om duidelijk te maken waarom realisatie van openbare laadinfrastructuur belangrijk is. Door dit goed uit te leggen, kunnen wij vragen en in ieder geval weerstand uit onwetendheid verminderen. Goede informatievoorziening op onze website is hiervan een voorbeeld.

De eerder opgestelde plankaart is zowel een ondersteunend middel voor de besluitvorming en realisatie, als een communicatie- en participatiemiddel. Zowel eigenaren van elektrische voertuigen, bedrijven, ontwikkelaars als bewoners die (nog) niet elektrisch rijden en die parkeren in de openbare ruimte, hebben behoefte aan een duidelijk beeld van wat zij op gebied van laadinfrastructuur in deze gemeente kunnen verwachten. Met de aangewezen locaties op de plankaart laten wij zien dat er actief beleid wordt gevoerd en kunnen wij onze inwoners het vertrouwen geven dat er geen belemmering is om bij aanschaf van een (andere) auto op een elektrische auto over te stappen.

## **4. Soorten en vormen van laadinfrastructuur**

Met deze visie geven wij aan welke rol wij hebben bij realisatie van verschillende soorten en vormen van laden – van publiek tot privaat– en allerlei verschillende vormen van elektrische voertuigen.

#### 4.1 Soorten laadpalen, laadpleinen en technologie

Opladen gebeurt door de auto aan te sluiten op een laadpunt door middel van een laadkabel en gedurende een bepaalde tijd de accu op te laden. Zie Kader 1 voor een overzicht van relevante definities van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen.

##### **Kader 1: definities laadpunt, laadpaal, laadinfrastructuur en laadplein**

###### **Laadpunt**

De elektrische energie wordt geleverd via een laadpunt, de elektrische aansluiting op een laadstation. Een laadpunt kan meerdere contactpunten bevatten. Dat is om voertuigen met verschillende typen contactpunten, 'plugs' te kunnen bedienen. Dit neemt niet weg dat per laadpunt maar één voertuig tegelijk kan laden.

###### **Laadpaal**

Een laadpaal (of laadstation) is een fysiek object met één of meer laadpunten. Ook bevat het een interface. De interface kan bestaan uit een status led of display, toetsen en een betaalpas/RFID-lezer.

###### **Laadinfrastructuur**

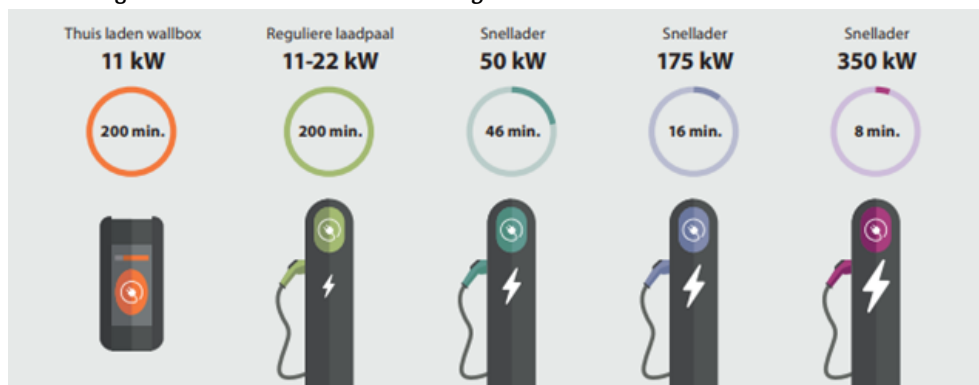
Het totaal van de infrastructuur behorende bij de laadpaal of laadpalen. Onder andere: hoofdaansluiting, laadpaal, laadpunt en bekabeling.

###### **Laadplein**

Een laadplein bestaat uit meer dan twee laadpunten voor elektrische voertuigen die niet afzonderlijk op het net zijn aangesloten en samen één aansluiting hebben. Er is sprake van een concentratie van meerdere laadpalen als deze niet dezelfde aansluiting hebben, maar wel bij elkaar staan.

BRON: NKL Nederland, *Handreiking realisatie laadpleinen*, 2019

De snelheid waarmee de accu wordt opgeladen kan behoorlijk verschillen en is van veel variabelen afhankelijk zoals het type voertuig en vermogen van de laadpaal. Er kan een onderscheid worden gemaakt tussen regulier laden en snelladen. Zie *figuur 2*.



**Figuur 2 - Verschillende typen laders en laadsnelheden voor personenauto's**

Het onderscheid tussen regulier laden en snelladen is de techniek. Bij regulier laden wordt geladen op wisselstroom en bij snelladen op gelijkstroom. Bij snelladen wordt daarom gebruik gemaakt van een ander type stekker. *Figuur 2* geeft aan hoe lang het duurt per type lader om van een lege accu tot 80% op te laden. Bij snelladen is de oplaadtijd veel korter, omdat gebruik wordt gemaakt van hogere vermogens. Daardoor kunnen veel meer voertuigen gebruik maken van hetzelfde laadpunt. Ze zijn met name geschikt voor locaties waar verplaatsingen over lange afstanden vaak voorkomen, zoals op snelwegen. Nadeel van snelladers is dat het duurder is om je auto op te laden en dat snelladers moeten worden aangesloten op het middenspanningsnet. Dit betekent dat snelladers niet overal even makkelijk gerealiseerd kunnen worden.

Terwijl elektrische personenauto's in hoog tempo een steeds groter marktaandeel krijgen, staat de productie en de verkoop van elektrische trucks nog in de kinderschoenen. De verwachting is dat hier verandering in zal komen, met name omdat de accu's beter en goedkoper worden en steeds hogere laadvermogens aankunnen. Er wordt gewerkt aan de ontwikkeling *High Power Charging for Commercial Vehicles* (HPCCV) standaard. Hiermee moet het in de toekomst mogelijk worden om te laden met -vermogens tussen de 1000 kW en 4500 kW. Ook voor bussen kan dit een optie zijn om op te laden.

Door de toename in openbare laadvoorzieningen is het plaatsen van meerdere laadpunten bij elkaar in opkomst, bijvoorbeeld door het aanleggen van een laadplein<sup>3</sup>. Een belangrijke ontwikkeling is slim laden, ook wel bekend als *smart charging*. Door middel van slim laden kan de laadsnelheid worden verlaagd of versneld of de laadsessie worden uitgesteld. Hiermee kan worden bijgedragen aan het balanceren van het elektriciteitsnet of het optimaal gebruiken van duurzame energie. Een stap verder dan slim laden is *vehicle-to-grid*. Deze technologie maakt het mogelijk dat elektrische voertuigen niet alleen in staat zijn om energie van het elektriciteitsnet af te nemen, maar ook om energie aan het elektriciteitsnet terug te leveren. Dit bevindt zich nog in de experimenteerfase en is nog geen standaard. Wij volgen de ontwikkelingen en kijken naar de mogelijke toepassingen van deze technologieën in ons laadpalenbeleid.

#### 4.2 Vormen van laden

Er zijn verschillende vormen van laden, namelijk privaat laden, semipubliek laden en openbaar laden. Bij een privé laadpaal is er sprake van plaatsing van een oplaadpaal op eigen terrein. Bijvoorbeeld op het eigen bedrijfsterrein of oprit. Bij een semipublieke laadvoorziening staat de paal op privéterrein, maar is die wel openbaar toegankelijk, zoals een parkeerterrein of -garage bij een supermarkt. Een openbare laadvoorziening staat op grond van de gemeente of van een andere overheidsinstantie in de openbare ruimte.

#### 4.3 Laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen

Deze visie richt zich op laadvoorzieningen voor de volgende type voertuigen, namelijk personenauto's, bestelbusjes, vrachtverkeer, het openbaar vervoer, het doelgroepenvervoer en de binnenvaart. Elektrificatie van deze vervoersmiddelen draagt bij aan de reductie van de mobiliteit gerelateerde CO<sub>2</sub>-uitstoot.

De visie laat light electric vehicles (LEV's) zoals fietsen en Biro's<sup>4</sup> buiten beschouwing omdat dit een ander type laadinfrastructuur vraagt en minder impact heeft op de openbare ruimte.

#### 4.4 Waterstof

Waterstof maakt geen onderdeel uit van de NAL en daarom ook niet van deze visie. De opgave in de NAL is gericht op het voorzien in voldoende laadinfrastructuur voor elektrificatie van voertuigen. Dat neemt niet weg dat waterstof in de transitie van fossiele brandstoffen naar duurzame alternatieven, zeker op de middellange termijn, mogelijkheden biedt. De huidige verwachting is dat waterstof met name interessant kan zijn voor zwaardere voertuigen. De ontwikkelingen rondom waterstof worden daarom door ons gevolgd en op termijn kan er sprake zijn van elektrische en op waterstof aangedreven voertuigen.

### 5. Laadinfrastructuur: Inspelen op behoefte elke doelgroep

Verschiedende elektrische rijders hebben verschillende laadbehoeftes. Onderstaand gaan wij in op de laadbehoeftes en benodigde voorzieningen van de verschillende elektrische rijders.

#### 5.1 Laadinfrastructuur voor inwoners, werknemers (forenzen) en bezoekers

Laadinfrastructuur mag geen drempel zijn om elektrisch te gaan rijden. De gemeente heeft daarom een duidelijk beleid inzake laadpalen. Bij voorkeur wordt gebruik gemaakt van laadvoorzieningen op eigen terrein. Als dat niet mogelijk is kan een oplaadpaal in de openbare ruimte worden gerealiseerd. Wij hebben reeds een prognose- en plankaart opgesteld waar op parkeervakniveau openbare oplaadpalen staan opgenomen voor bewoners, werknemers en bezoekers. Omdat de laadtijden van de verschillende doelgroepen verschillen, is rekening gehouden met dubbelgebruik waar dat mogelijk is.

#### 5.2 Laadinfrastructuur voor logistiek

Naast het stimuleren van elektrisch personenvervoer is in het Klimaatakkoord ook de ambitie opgenomen om de logistiek te verduurzamen. Alle bouwverkeer en mobiele werktuigen moeten voor 2030 100% emissieloos zijn. De binnenvaart moet verduurzamen en voor stadslogistiek worden zero-emissiezones vastgesteld.

#### Zero-emissie stadslogistiek

In 30 tot 40 grotere gemeenten zullen zero-emissiezones voor stadslogistiek worden vastgesteld in Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek-verband. Deze zones worden in 2021 vastgesteld en gaan vanaf 2025 in. Voor Alphen aan den Rijn is een voorstel opgesteld om per 1 januari 2025 in het centrum en de omliggende woonwijken een zero-emissiezone in te stellen.

3) Handreiking Laadpleinen NKL: [https://www.nkl.nl/uploads/files/Handreiking\\_realisatie\\_laadpleinen\\_DEF.pdf](https://www.nkl.nl/uploads/files/Handreiking_realisatie_laadpleinen_DEF.pdf)

4) Een Biro is een kleine 100% elektrische auto.

De komende jaren wordt mede hierdoor een snelle groei van elektrische bestelbusjes en lichte vrachtauto's verwacht, mede als gevolg van subsidieregelingen van het rijk<sup>5</sup>. Daarnaast worden voor zwaar wegvervoer ook steeds meer elektrische alternatieven verwacht. Deze transitie zal niet alleen in de zero-emissiezones merkbaar zijn. Juist op strategische locaties rondom deze zero-emissiezones zal de behoefte aan publieke laadpunten toenemen (vgl. de locaties voor benzinstations). Ook in Alphen aan den Rijn zullen laadvoorzieningen nodig zijn om in de laadbehoefte van de logistiek te voorzien.

Logistieke voertuigen zullen meestal op eigen terrein worden opgeladen omdat dit vaak de goedkoopste optie is. Medewerkers van sommige logistieke bedrijven zullen hun kleinere voertuigen ook mee naar huis nemen (gelet op het APV verbod voor grote voertuigen). Hierdoor ontstaat, indien er geen eigen parkeervoorziening is, tevens een oplaadbehoefte in de openbare ruimte. Ook wordt er laadbehoefte verwacht op locaties waar gelost of gewerkt wordt, of onderweg langs hoofdroutes tussen grote steden, bijvoorbeeld bij tankstations of verzorgingsplaatsen.

Wanneer gelijktijdig veel bestelwagens of vrachtwagens moeten worden opgeladen, stelt dat nieuwe eisen aan de laadinfrastructuur. Voor een betrouwbare en toereikende laadinfrastructuur zal per sector van de stadslogistiek moeten worden gekeken naar het laadgedrag en -behoefte om geschikte locaties en de benodigde aanpassingen in het energienet te bepalen. Reguliere laadpalen zullen niet altijd toereikend zijn. Voor voertuigen die dagelijks een grote afstand afleggen en niet op eigen terrein kunnen laden zal snellaadinfrastructuur nodig zijn.

### 5.3 Laadinfrastructuur voor openbaar vervoer en doelgroepenvervoer

In het Klimaatakkoord is de ambitie opgenomen dat alle OV-bussen voor 2030 100% emissieloos zijn. In 2025 zullen naar verwachting alle *nieuwe* OV-bussen zero-emissie zijn, zodat in 2030 *alle* OV-bussen zero-emissie zijn. Holland Rijnland en onder andere ook de gemeente Alphen aan den Rijn dringen er bij de provincie op aan om bij de aanbesteding van de nieuwe busconcessie ZHN in de selectiecriteria een snelle inzet van emissieloze bussen waar mee te laten wegen. In het eerste kwartaal van 2021 wordt in opdracht van de concessieverlener van de concessie Zuid Holland Noord (i.c. de provincie) een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden binnen de gemeenten om zero emissie bussen te kunnen voeden. In het onderzoek worden zowel waterstofpunten als elektrische laadinfra meegenomen. Dat betekent dat er pas in een later stadium een keuze wordt gemaakt of er waterstof- of accubussen worden ingezet. Beide brengen kansen met zich mee: enerzijds kan waterstof de introductie van waterstofvoertuigen en -vulpunten versnellen, anderzijds kunnen accubussen als energieopslag fungeren en zijn er interessante mogelijkheden voor slimme energie-uitwisseling tussen spoorinfra en businfra.

Tot slot wordt er door gemeenten, provincies, netbeheerders, energieproducenten, de Rijksoverheid en het bedrijfsleven gewerkt aan de verdere uitrol en opschaling van zero-emissie doelgroepenvervoer. Als onderdeel hiervan zal 50% van de taxi's in 2025 zero-emissie zijn. Chauffeurs van dergelijke voertuigen zullen, net als bij de logistieke sector, een laadpaal in de openbare ruimte willen aanvragen. Er zal bij deze doelgroep ook een behoefte zijn aan snelladen.

### 5.4 Laadinfrastructuur binnen- en pleziervaart

In de binnenvaart worden goederen en personen over het water binnen de kustlijn vervoerd met schepen. Door onze gemeente en de regio Holland Rijnland lopen diverse belangrijke binnenwateren die worden gebruikt voor met name het vervoer van goederen over het water. Aandrijving van binnenvaart schepen gebeurt nu nog veelal door fossiele brandstoffen. Het Klimaatakkoord vraagt ook om verduurzaming van deze transportsector. Binnenvaarttransport is verantwoordelijk voor 5% van de landelijke koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>)-uitstoot.

Er zijn landelijk meerdere initiatieven om de binnenvaart te verduurzamen. In juni 2020 is het initiatief 'ZES' gelanceerd. 'ZES' staat voor Zero Emission Services. Dit is een consortium dat de binnenvaart verduurzaamt door verwisselbare batterijcontainers te verhuren aan binnenvaartondernemers. Het eerste schip dat hier gebruik van gaat maken, vaart door onze regio. Het schip de Gouwenaar vaart van Alphen aan den Rijn naar Moerdijk en vice versa. Wij volgen deze ontwikkelingen op de voet.

De pleziervaart maakt vooral gebruik van provinciale vaarwegen. Op enkele plaatsen is voorzien in walstroomvoorzieningen. Voor het opladen van sloepen worden elders in de regio al laadvoorzieningen aangebracht. Ook binnen de gemeente Alphen aan den Rijn willen wij onderzoeken of laadvoorzieningen voor sloepen aangebracht kunnen worden. Deze voorzieningen vragen namelijk om een robuuste ondergrondse infrastructuur. Mogelijke locaties zijn bijvoorbeeld de Rijnhaven en de sloepenhaven in het centrum van Alphen aan den Rijn. Maar ook in het Aarkanaal zou een locatie aangewezen kunnen worden. Wij sluiten aan bij een regionaal en interoperabel betaalsysteem.

5) Zie Kamerbrief dd. 5 oktober 2020 betreffende Afspraken zero-emissie stadslogistiek (IENW/BSK-2020/191355)



## 5.5 Resumé

Bovenstaande laat zien dat er niet één soort elektrische rijder is. Elke doelgroep heeft een verschillende oplaadbehoefte voor de voer- of vaartuigen. De rol die wij als gemeente hebben bij realisatie van laadinfrastructuur verschilt daarom per doelgroep en de behoefte die zij hebben. Met name voor doelgroepen die in onze openbare ruimte oplaadvoorzieningen nodig hebben is een actieve rol vanuit ons vereist. In het volgende hoofdstuk geven wij aan wat onze strategie is ten aanzien van realisatie van laadinfrastructuur.

## 6. Realisatiestrategie laadinfrastructuur

Elektrisch rijden groeit snel. In een jaar tijd is het aantal elektrische personenauto's in Nederland verdubbeld. Ook het aantal andere elektrische voertuigen neemt toe. Dat leidt tot een toenemende vraag naar allerlei soorten en vormen van laadinfrastructuur. De markt is volop in ontwikkeling. Het staat daarom ook nog niet vast hoe de wereld van elektrisch rijden en laden er over tien jaar uitziet.

Wat wij wel weten is dat de vraag naar grotere/betere laadinfrastructuur zal blijven toenemen en dat er een flinke opgave ligt om in die behoefte te voorzien. Wij hebben daar ook een rol in te vervullen, aangezien wij als gemeente gaan over de inrichting van de openbare ruimte. Door middel van deze adaptieve visie en het bijbehorende plaatsingsbeleid (beleidsregels), geven wij aan hoe wij denken onze rol te vervullen in deze opgave in ieder geval de komende twee jaar. Dit vormt onze realisatiestrategie. Wij hanteren waar mogelijk een flexibele insteek. De kennis van vandaag is immers de geschiedenis van morgen. Dit geeft ons de ruimte om nieuwe ontwikkelingen en initiatieven de ruimte te bieden.

### 6.1 Ladder van laden

Ons uitgangspunt voor alle doelgroepen is **het laden op eigen terrein waar mogelijk**, omdat dan de parkeerdruk in de openbare ruimte niet toeneemt. We hanteren daarom als uitgangspunt de 'Ladder van laden' dit nemen wij op in onze beleidsregels. Zie kader 2 voor meer informatie. Deze ladder wordt landelijk vaker door gemeenten gebruikt. Daardoor kunnen we ons concentreren op het realiseren van openbare laadinfrastructuur waar dat echt nodig is.

#### **Kader 2: Ladder van laden**

Alleen wanneer de e-rijder afhankelijk is van de openbare ruimte om zijn/haar voertuig te laden is er sprake van een publieke laadbehoefte. Dit geldt bijvoorbeeld voor bewoners zonder eigen oprit of voor bezoekers/forenzen in gebieden waar geen openbaar toegankelijke parkeervoorziening is om te laden (bijvoorbeeld parkeergarages). Deze prioritering wordt de ladder van laden genoemd.

De ladder werkt als volgt:

1. In eerste instantie wordt een e-rijder geacht op eigen terrein te laden. Dit wordt als het meest wenselijk gezien, omdat dan de parkeerdruk in de openbare ruimte niet **onnodig** toeneemt. Ook is vooralsnog het laden op eigen terrein veelal goedkoper dan bij een openbare laadpaal.
2. In tweede instantie heeft semipubliek laden prioriteit, bijvoorbeeld in de parkeergarage om de hoek of bij een nabijgelegen bedrijf / winkelcentra op het parkeerterrein.
3. Pas wanneer deze opties niet mogelijk of onvoldoende toereikend zijn om de vraag naar laden voldoende te faciliteren dan wordt de mogelijkheid geboden om in de openbare ruimte te laden.

### 6.2 Openbaar laden

De meeste behoefte aan openbare laadinfrastructuur hebben bewoners en werknemers die niet op eigen terrein bij woning of bedrijf kunnen parkeren. Afhankelijk van de bestemming kunnen bezoekers (toeristen of dagjesmensen) ook een openbare laadbehoefte hebben. Alphen aan den Rijn faciliteert in de plaatsing van openbare laadinfrastructuur.

Openbare laadpalen worden bij parkeerplaatsen in het openbaar gebied geplaatst met een bijbehorend verkeersbord dat aangeeft dat de parkeerplaatsen bij oplaadpalen alleen bedoeld zijn om op te laden. Hierdoor kan de parkeerdruk in de openbare ruimte toenemen. De elektrische auto die oplaadt neemt geen andere parkeerplaats in beslag maar de keuzevrijheid voor een parkeerplaats neemt af. Het is daarbij goed om te beseffen dat het in 2025 gaat om 636 oplaadpalen en dus 1272 parkeerplaatsen op een totaal van circa 45.000 à 50.000 openbare parkeerplaatsen (2,5 à 3%).

We willen voorkomen dat er een wildgroei aan laadpalen ontstaat. Daarom bekijken wij per locatie of het gespreid plaatsen van laadpalen of het plaatsen van laadpalen bij elkaar op een laadplein de voorkeur heeft. Op deze manier zorgen we voor betere inpassing in de openbare ruimte en meer laadzekerheid

voor de gebruikers. Een mogelijk gevolg is dat de loopafstanden groter worden. Zie *kader 3* voor meer informatie over laadpleinen en gespreide laadpalen.

**Kader 3: Laadpleinen versus gespreide laadpalen**

	Spreiding	Geconcentreerd
Ruimtelijk	Mogelijke 'wildgroei', meer kans op 'voor de deur'	Beter inpasbaar indien ruimte aanwezig
Verkeerstromen	Kans op zoekverkeer	Eén duidelijke locatie, routing beter mogelijk
Schaalbaarheid	Uitbreidbaarheid beperkt tot ca. 4 palen	Opschaling mogelijk
Faciliteren gebruikers	Lage laadzekerheid Loopafstanden kort	Hoge laadzekerheid Grottere loopafstanden
Zichtbaarheid	Lage zichtbaarheid	Hoge zichtbaarheid
Financieel	Meer arbeid door herhalen processtappen	Schaalvoordeel door o.a. één net-aansluiting
Toekomstgericht	Makkelijk te verwijderen	Vorbereiding op mobiliteitshub

Een exploitant van oplaadpalen verzorgt de plaatsing van openbare oplaadpalen. Er zijn drie mogelijkheden om openbare laadpalen te laten plaatsen:

**1. Realisatie op aanvraag**

Alle inwoners en werknemers in onze gemeente hebben onder voorwaarden de mogelijkheid een laadpaal aan te vragen als zij over een elektrisch voertuig beschikken. Deze laadpaal wordt vervolgens door een marktpartij geplaatst, beheerd, onderhouden en geëxploiteerd. Dit wordt ook wel het 'paal volgt auto-principe' genoemd. Naast de eis dat zij daadwerkelijk elektrisch rijden zijn er twee criteria waaraan moet worden voldaan om een aanvraag door te zetten in het realisatieproces:

- De aanvrager is daadwerkelijk aangewezen op laden in de openbare ruimte, volgens de ladder van laden.
- De aanvrager kan geen gebruik maken van een reeds bestaande openbare laadpaal in zijn omgeving. Als de bestaande locatie een te hoge bezettingsgraad kent moet deze mogelijk worden uitgebreid.

De elektrische deelauto is in op komst. Aangezien dit bijdraagt aan de verduurzaming van de mobiliteit, zullen wij maatwerk leveren als hiervoor een verzoek binnenkomt voor een parkeerplaats in de openbare ruimte. Nadere uitwerking van de voorwaarden hebben wij opgenomen in onze beleidsregels. Wij gebruiken voor het bepalen van de oplaadlocatie de eerder opgestelde plankaart met laadlocaties als basis. Overigens kan ook een exploitant van een deelauto een verzoek indienen om een oplaadpaal bij de gereserveerde parkeerplaats voor een deelauto te kunnen plaatsen.

**2. Gebruik gestuurd plaatsen**

Het laadnetwerk wordt actief gemonitord door de Charge Point Operator (CPO) van de exploitant op de bezettingsgraden van de laadpalen. Deze data wordt met ons gedeeld. Het kan zijn dat een bestaande locatie een te hoge bezettingsgraad krijgt. In onze beleidsregels hebben wij opgenomen onder welke voorwaarden er dan een extra laadpaal of laadpunt kan worden gerealiseerd. Indien hieraan wordt voldaan, dan kan na indiening van een aanvraag door de aanbieder een paal worden bijgeplaatst. Dit kan zijn uitbreiding van het aantal gereserveerde parkeervakken, uitbreiding van het aantal laadpalen op de locatie, of het realiseren van een nieuwe laadpaal op een andere locatie in hetzelfde gebied. Hier hoeft dan geen aanvraag van een bewoner of werknemer aan ten grondslag te liggen.

Hierbij willen we voorkomen dat een "laadpaalklever" onnodig een laadpunt bezet houdt. Een laadpaalklever is een elektrisch voertuig dat langdurig aan de laadpaal aangesloten staat zonder dat er daadwerkelijk wordt geladen. Dit kan voorkomen als de eigenaar of gebruiker van een elektrisch voertuig zich op deze manier een parkeerplek wil toeëigenen. Omdat er op dat moment geen stroom geleverd wordt, levert dit voor de CPO van de laadpaal geen omzet op. We laten het daarom aan de markt over om methodes en instrumenten te ontwikkelen die het aantal verschillende gebruikers van een laadpaal bevordert. Hierbij kan gedacht worden aan een connectietarief bij aansluiten van de laadkabel of een tarief dat wordt gerekend na een bepaalde tijdsduur van aangesloten staan zonder stroom te laden.

**3. Strategisch plaatsen**

Het strategisch plaatsen kenmerkt zich door het realiseren van laadinfrastructuur zonder dat een aanvraag is ingediend. Laadpalen kunnen op initiatief van de gemeente of exploitant geplaatst worden op plaatsen waar nu nog geen behoefte is, maar waarvan op basis van de prognosekaarten verwacht wordt dat die behoefte wel op korte termijn zal ontstaan. Er zijn daarnaast diverse locaties te benoemen waar wel een laadbehoefte is, maar waar we geen aanvraag verwachten. Denk bijvoorbeeld aan sportvelden of toeristische attracties waar veel bezoekers komen. De strategische locaties selecteren we op basis van de laadbehoefte die in de prognosekaart voor de gebruikersgroep Bezoekers in beeld gebracht is.

Als er laadbehoefte is betekent dat er kansen voor de markt liggen. Wij zullen de markt de gelegenheid bieden om strategisch te plaatsen conform de door ons opgestelde prognosekaarten. In onze beleidsregels staat onder welke voorwaarden dit mogelijk is.

Het kan voorkomen dat er voor de laadpalenexploitant niet direct een haalbare business case lijkt te zijn om een paal te plaatsen, terwijl dit door ons toch wenselijk wordt geacht. Dit kan bijvoorbeeld bij projectontwikkeling het geval zijn. Wij gaan hierover dan nader in gesprek met de exploitant. Ook hebben we in onze recent opgestelde Ontwikkelrichtlijn Duurzame Mobiliteit (2021) hiervoor richtlijnen opgesteld. Een andere mogelijke reden voor een strategische plaatsing is bij een gebiedsontwikkeling. Daar waar de openbare ruimte wordt gerealiseerd door de ontwikkelaar(s) moeten goede afspraken worden gemaakt over de plaatsing van openbare oplaadpalen door de exploitant(en).

### 6.3 Stimuleren van semipubliek laden

Door de realisatie van semipublieke laadvoorzieningen kan de noodzaak voor openbare laadinfrastructuur worden verkleind. Daar waar mogelijk zullen partijen (denk hierbij aan winkelcentra, bouwmarkt, wegrestaurant, etc.) die beschikken over een parkeervoorziening de ruimte krijgen om daar laadvoorzieningen aan te leggen. Semipublieke laadvoorzieningen zijn met name van belang voor bezoekers. Bij het faciliteren van semipublieke laadinfrastructuur hanteren wij de volgende beleidsmatige uitgangspunten:

- Het basisprincipe is dat de verantwoordelijkheid voor het realiseren van laadinfrastructuur bij semipublieke laadinfrastructuur ligt bij de grondeigenaar zelf. De grondeigenaar is nu eenmaal diegene die bepaalt wat er op zijn/haar eigendom gebeurt.
- De gemeente stimuleert dat particulieren, bedrijven en organisaties laadpunten faciliteren op eigen terrein en deze waar mogelijk ook publiekelijk toegankelijk te maken. Hierbij zetten wij met name in op communicatie.
- Wanneer particulieren een parkeerplaats op eigen terrein, die voor het openbaar verkeer toegankelijk is, willen reserveren voor het opladen van elektrische voertuigen moet daarvoor op basis van de Wegenverkeerswet een verkeersbesluit door de gemeente worden genomen. Op verzoek verlenen wij hieraan onze medewerking door het voorbereiden van een verkeersbesluit en dit in procedure te brengen.
- In het geval van een maatschappelijk belang of urgentie, kan de gemeente besluiten een samenwerking te organiseren om samen met de grondeigenaar een semipublieke laadoplossing te organiseren. Per situatie wordt hiervoor een afweging gemaakt.
- In de NAL is opgenomen dat in de samenwerkingsovereenkomsten met bedrijven aanvullende afspraken worden gemaakt over de minimale hoeveelheid laadinfrastructuur voor bedrijventerreinen en het openstellen voor uitrol en exploitatie ervan. Dit gaat over bestaande bouw met minder dan 20 parkeerplaatsen, die buiten de Europese richtlijn energieprestatie van gebouwen (EPBD) vallen. Hiervoor wachten wij de landelijke lijn af. Vanaf maart 2020 is in het Bouwbesluit 2012 een afdeling toegevoegd over het aanleggen van laadinfrastructuur bij nieuwbouw en bestaande bouw. Zie *kader 4*.

#### **Kader 4:** Bouwbesluit 2012 (geldend vanaf 10 maart 2020 en op te nemen in de Omgevingswet)

- Bij nieuwe woningen en > 10 parkeerplaatsen op eigen terrein: leidingdoorvoeren op elk parkeervak
- Bij nieuwe gebouwen (geen woning zijnde) en > 10 parkeerplaatsen op eigen terrein: tenminste één oplaadpunt én elk 5e parkeervak leidingdoorvoeren voor oplaadpunten
- Vanaf 2025: elk bestaand gebouw (geen woning zijnde) en > 20 parkeerplaatsen op eigen terrein: tenminste één oplaadpunt
- Bovenstaande is ook van toepassing bij een ingrijpende renovatie van gebouwen, mits de renovatie ook betrekking heeft op de parkeervakken én de kosten voor de laadinfra < 7% bedragen van de totale renovatiekosten.

**Aanvullende eisen** parkeernota 2020 Alphen aan den Rijn:

- Bij gezamenlijke parkeervoorzieningen op privé terrein moeten bij de bouw aansluitmogelijkheden voor oplaadpunten worden meegenomen:
  - elektriciteitskabel + contactpunten voor laadpunten
  - aanpassen capaciteit netaansluiting aan aantal laadpunten.
- Per 4 eigen parkeerplaatsen voor bewoners komt er 1 aansluitmogelijkheid. Zijn de parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers onderling uitwisselbaar dan kan worden volstaan met 1 aansluitmogelijkheid per 8 parkeerplaatsen. Voor aparte bezoekersplaatsen is er 1 aansluitmogelijkheid per 10 parkeerplaatsen.

#### 6.4 Stimuleren van private laadvoorzieningen

Waar mogelijk vindt opladen voor alle doelgroepen op eigen terrein plaats, aangezien dit een toename van de parkeerdruk binnen onze gemeente voorkomt. Voor vrachtverkeer, stadslogistiek en het openbaar vervoer betekent dit dat opladen van elektrische voertuigen zoveel mogelijk plaatsvindt op het remise-terrein. Indien nodig wordt overlegd over mogelijkheden voor oplaadplekken in de openbare ruimte. Hetzelfde geldt voor het doelgroepenvervoer.

Ook voor Vereniging van Eigenaren (VvE) is opladen op eigen terrein het uitgangspunt. Bij realisatie van laadinfrastructuur bij VvE's speelt soms nog de discussie over de veiligheid van oplaadinfrastructuur in afgesloten parkeergarages (zie kader 5). In de Alphense parkeernomen zijn aanvullende eisen opgenomen over het aantal oplaadvoorzieningen bij gezamenlijke parkeervoorzieningen op eigen terrein bij nieuwbouw (zie kader 4). Om private laadvoorzieningen te stimuleren is een goede communicatie van belang over het beleid dat wij voeren en dat duidelijk is voor inwoners, organisaties, bedrijven en VvE's hoe zij zelf een private laadvoorziening kunnen realiseren. Daar kunnen wij als gemeente een rol in vervullen. Voor VvE's is het bijvoorbeeld van belang hen te informeren welke laadoplossingen er zijn voor elektrische auto's binnen de VvE. Hiervoor is een brochure beschikbaar.

#### **Kader 5: Ontbrekende wet- en regelgeving**

Voor de aanleg van (semipublieke) laadinfrastructuur in parkeergarages is er momenteel nog onzekerheid over de brandveiligheid van elektrische voertuigen en laadvoorzieningen. Vanuit eigenaren en beheerders is er behoefte aan een nieuwe (NEN-)norm voor de integrale brandveiligheid van parkeergarage, waarbij ook rekening wordt gehouden met elektrische voertuigen. Het Nederlandse Normalisatie Instituut werkt aan deze nieuwe norm. Naar verwachting is deze in 2021 gereed en geeft het eigenaren en beheerders dan meer zekerheid over de eisen waar laadinfrastructuur in parkeergarages aan moet voldoen.

#### 6.5 Verlengde private aansluiting (VPA)

Een VPA is een oplaadpunt dat in de openbare ruimte staat, maar wordt gevoed vanuit een woonhuis of een bedrijfspand. Een andere mogelijkheid is om een oplaadpunt op eigen terrein te plaatsen waarbij de laadkabel over het trottoir loopt om de auto in de openbare ruimte op te laden. Beiden situaties leiden tot een privé oplaadpunt in het openbaar gebied, en een laadkabel kan leiden tot hinder en gevaar voor voetgangers. Daarom staan wij deze twee vormen van laden niet toe. Een uitzondering voor een VPA met een oplaadpunt in de openbare ruimte is mogelijk als het gaat om een parkeerplaats die al is gereserveerd (eigen gehandicaptenparkeerplaats, parkeerplaats deelauto).

#### 6.6 Snelladen

Snelladen is laden op vermogens hoger dan 50 kW (zie ook bij 4.1). Snellaadinfrastructuur bedient voornamelijk veelrijders zoals taxi's, (stads)logistiek, het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Wij staan positief ten opzichte van initiatieven van bedrijven voor het realiseren van snellaadlocaties. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de voorwaarden die al gelden voor brandstofverkooppunten.

Voor wat betreft infrastructuur voor snelladen achten wij regionale samenwerking van belang. Dat kan op Holland Rijnland niveau, maar ook zeker op het niveau van de samenwerkingsregio ZuidWest. In regionaal verband zullen wij nader onderzoeken wat binnen de regio goede locaties (alleen langs doorgaande wegen of ook in de kernen) zijn voor snelladen en welke rol wij als gemeente hebben bij de realisatie van snellaadlocaties.

#### 7. Effecten toename laadinfrastructuur

De toename van laadinfrastructuur heeft effect op onder andere de openbare ruimte en de beschikbare netwerkcapaciteit in onze gemeente. Daar gaan wij hier nader op in. De toenemende vraag naar elektriciteit brengt ook een grotere opgave met zich mee voor duurzame opwekking van elektriciteit.

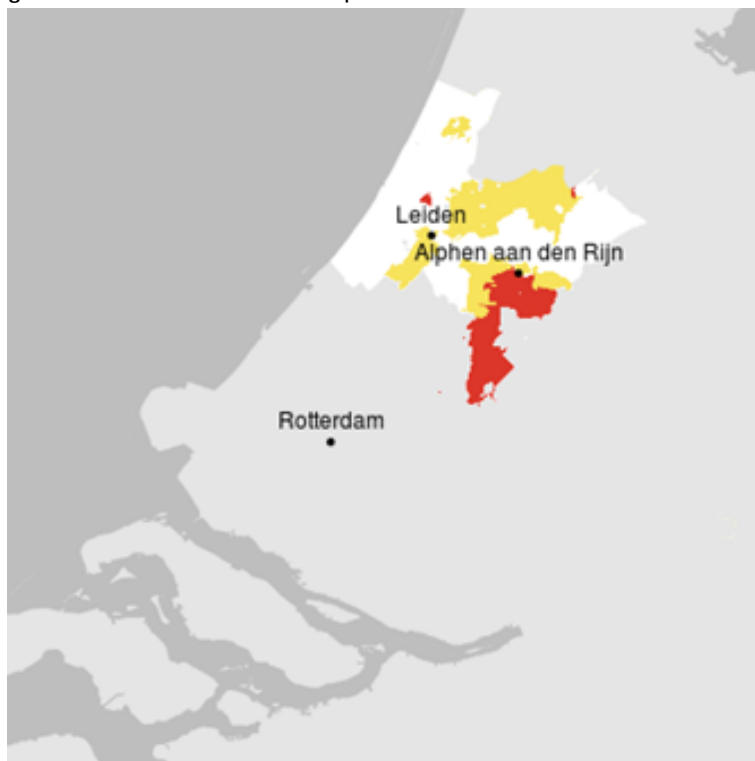
### 7.1 Effect op openbare ruimte

De beschikbare openbare ruimte is schaars en er liggen grote opgaves. Er zijn tal van ontwikkelingen die invloed hebben op de inrichting van de openbare ruimte, zoals woningbouw, de energietransitie en het verbeteren van de infrastructuur. Meer elektrische auto's betekent meer openbare laadpalen in de private, semipublieke en publieke ruimte. Het is belangrijk om te weten welk effect het toenemende aantal laadpalen heeft op de openbare ruimte.

Voor regulier openbaar laden geven de door ons opgestelde plankaarten tot 2025 een goed beeld wat dit betekent voor onze openbare ruimte. Een doorkijk geven verder dan 2025 is voornamelijk lastig, gelet op de onzekerheid op de lange termijn voor wat betreft de ontwikkelingen. Naast losse, reguliere laadpalen lijkt het erop dat laadpleinen grotere voordelen hebben. In onze plankaarten wordt daar nog niet volledig in voorzien. Naast regulier laden komen er ook meer snellaadvoorzieningen. Snelladers staan nu veelal langs doorgaande wegen, zoals de snelwegen. Verwachting is dat snelladen zich ook zal ontwikkelen nabij randen van gemeenten en bij benzinepompen. Hier zullen wij als gemeente rekening mee moeten houden in ons ruimtelijke ordeningbeleid. Wij gaan uitgangspunten formuleren op welke basis wij willen meewerken aan de realisatie van snellaadvoorzieningen.

### 7.2 Effect op netwerkcapaciteit

Mochten er in 2030 landelijk 1,7 miljoen laadpunten nodig zijn, dan betekent dit naar verwachting een laadbehoefte van 7,1 TWh. Dat heeft effect op het elektriciteitsnetwerk. In sommige gebieden zit het huidige elektriciteitsnetwerk al tegen de maximale beschikbare capaciteit. Op het moment heeft onze gemeente al te maken met capaciteitstekort van het elektriciteitsnetwerk. Zie figuur 3 hieronder.



**Figuur 3: Capaciteit elektriciteitsnetwerk, Bron: Liander 23/6/2020**

Rood = geen transportcapaciteit beschikbaar

Geel = beperkte transportcapaciteit beschikbaar

Het plaatsen van meer laadpalen in onze gemeente, heeft effect op de netwerkcapaciteit. Liander is de netbeheerder in onze regio en roept gemeenten op om, wanneer zij een beeld hebben waar laadvoorzieningen gaan komen, dit bij hen te melden. Liander is betrokken geweest bij de totstandkoming van de plankaarten. Wij gaan met Liander in gesprek over de mogelijkheden voor slim laden, *load balancing*, *micro grid laden* en *vehicle togrid laden* <sup>6</sup>.

6) Bij slim laden worden elektrische auto's zo efficiënt mogelijk opgeladen, met als doel piekbelastingen van het net te voorkomen en daarmee overbelasting van de hoofdaansluiting tegen te gaan. Load balancing is een techniek die het laadvermogen automatisch aanpast aan de beschikbare hoeveelheid stroom. Dit zorgt ervoor dat op de gebruikelijke piekmomenten worden vermindert. Bij

### 7.3 Grotere opgave voor duurzame opwekking

De vraag naar elektriciteit neemt toe en dit zorgt ervoor dat er meer elektriciteit moet worden opgewekt. Dit willen wij duurzaam doen door gebruik te maken van groene stroom. Dat is elektriciteit opgewekt uit duurzame energiebronnen, zoals zon- of windenergie. Dit betekent een grotere duurzame opwekking voor duurzame energie in onze regio. Binnen Holland Rijnland werken wij aan deze opgave in de regionale energie strategie (RES), zie het onderstaande kader voor meer informatie hierover. Voor de RES 1.0 zullen wij verkennen wat realisatie van laadinfrastructuur betekent voor de opgave voor opwekken duurzame elektriciteit.

#### **Kader 6: Wat is een Regionale Energie Strategie (RES)?**

RES staat voor Regionale Energie Strategie. In de RES worden veel nationale afspraken uit het Klimaatakkoord in de praktijk gebracht. Dit gebeurt in een landelijk dekkend programma van 30 regio's. Holland Rijnland vormt een RES-regio en wij nemen daar aan deel. Elke regio stelt een RES op voor de ruimtelijke inpassing van de energietransitie. Dit doen zij voor de opwekking van duurzame elektriciteit en de warmtetransitie in de gebouwde omgeving (van fossiele naar duurzame bronnen). Duurzame mobiliteit is (nog) geen verplichting om mee te nemen in de RES, maar Holland Rijnland heeft dit wel opgenomen. Reden hiervoor is dat verduurzaming van de mobiliteit ook effect heeft op de opwekking van duurzame elektriciteit. In het Klimaatakkoord staat dat de NAL geborgd moet worden in de RES. De NAL staat opgenomen in ons hoofdstuk Duurzame Mobiliteit. De RES zien wij als onze kapstok, van daaruit worden andere plannen opgepakt.

## 8. Randvoorwaarden

Succesvolle realisatie van laadinfrastructuur voor elektrische auto's hangt samen met een aantal factoren. Daar gaan wij hier nader op in. De gemeente Alphen aan den Rijn heeft niet op alle geschetste randvoorwaarden direct invloed.

### 8.1 Samenwerking

Essentieel voor succesvolle uitrol van laadinfrastructuur in Nederland is een goede samenwerking tussen alle betrokken partijen. De vraagstukken worden te complex om als gemeente alleen op te pakken. Dit gaat dan om samenwerking tussen het Rijk, de samenwerkingsregio's, provincies, gemeenten en de netbeheerder. Het is een gezamenlijke opgave van ons allemaal waar wij als gemeente aan meewerken en aan willen bijdragen. Daarnaast zijn wij ook afhankelijk van de inzet van marktpartijen, zonder hen ook geen (openbare) laadvoorzieningen.

Gezien de druk die er ligt op de huidige capaciteit van de elektriciteitsnetwerken is het van belang om samen te werken met de netbeheerders. Daarin kunnen wij als gemeente Alphen aan den Rijn een bijdrage leveren, maar deze samenwerking is bovenregionaal en landelijk ook essentieel. Het is onmogelijk om deze opgave als gemeente alleen aan te pakken.

Met alleen publieke laadinfrastructuur komen wij er niet. Indien mogelijk heeft laden op eigen terrein of semipubliek terrein de voorkeur. Daarvoor is deelname van bedrijven en andere organisaties in onze gemeente essentieel. Alleen gezamenlijk kunnen wij zorgdragen voor een dekkend laadnetwerk in de gemeente Alphen aan den Rijn.

### 8.2 Draagvlak

Draagvlak onder onze inwoners en ondernemers is van essentieel belang, zij moeten op de hoogte zijn waarom elektrificatie van mobiliteit nodig is en waarom er dus laadvoorzieningen in onze gemeente worden geplaatst. Om draagvlak te realiseren is goede communicatie over de opgave die er ligt en de manier waarop wij daarmee aan de slag gaan belangrijk.

### 8.3 Informatie & Ondersteuning

Om te weten wat er nodig zal zijn aan (openbare) laadinfrastructuur de komende jaren is het van belang om te weten wat de prognoses zijn voor allerlei vormen van laden. Ook dient rekening te worden gehouden met eventuele beperkingen in de openbare ruimte en welke juridische restricties er mogelijk zijn bij realisatie van openbare laadinfrastructuur.

micro grid laden worden binnen lokale elektriciteitsnetwerken vraag en aanbod verevend. Vehicle-to-grid laden maakt het mogelijk dat elektrische voertuigen niet alleen in staat zijn om energie van het elektriciteitsnet af te nemen, maar ook om terug te leveren.

Hiervoor hebben wij informatie nodig vanuit bijvoorbeeld de NAL organisatie en de samenwerkingsregio ZuidWest. Wij zijn als gemeente te klein om voor alles zelf onderzoeken te laten uitvoeren. Ons standpunt is dat alles wat het beste op hoger schaalniveau opgepakt kan worden, ook daar moet liggen. Bij plaatsing van bijvoorbeeld laadinfrastructuur bij Vereniging van Eigenaren of woningcorporaties geldt vaak landelijke wet- en regelgeving. Hier moet dan ook landelijk naar worden gekeken. Ondersteuning vanuit Holland Rijnland en de samenwerkingsregio ZuidWest is van belang om te zorgen voor onderlinge samenhang en om efficiënt gebruik te kunnen maken van de beschikbare kennis en middelen.

#### **8.4 Capaciteit en budget**

Om als gemeente Alphen aan den Rijn bij te kunnen dragen aan het faciliteren en stimuleren van laadinfrastructuur is voldoende capaciteit van belang. Bij de totstandkoming van het Klimaatakkoord zijn er voor Mobiliteit ook allerlei afspraken gemaakt die moeten worden opgepakt, onder andere door ons als gemeente. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de Normerende regeling werkgebonden personenmobiliteit die vanaf 2022 zou moeten ingaan. Aan deze verzwaringen is, behalve de rijksbijdrage aan regio ZuidWest, nog geen budget gekoppeld, terwijl er nu wel van alles verwacht wordt. Het is daarom van belang dat er goede afspraken worden gemaakt hierover tussen gemeenten, de provincie en het Rijk en dat zoveel mogelijk ondersteuning wordt aangeboden vanuit de samenwerkingsregio ZuidWest.

*Vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders in de vergadering van 23 februari 2021,*

*De secretaris, de burgemeester.*

**Bijlage 1 Verschillende modellen voor realisatie openbare laadinfrastructuur**

	Vergunningen/ openmarktmodel	Concessiemodel	Publiekmodel
	Gemeente verleent marktpartijen toestemming om laadpalen te plaatsen en exploiteren voor een bepaalde periode.	Gemeente selecteert aan de hand van een aanbesteding één of enkele partijen om laadpalen te plaatsen en exploiteren voor een bepaalde periode.	Gemeente selecteert één marktpartij bij wie zij het plaatsen en exploiteren van de laadpalen inkoop voor een bepaalde periode.
Looptijd contract	±10 jaar	±8 jaar	±3 jaar
Laadtarief	Geen invloed	Aanzienlijke invloed	Zeggenschap
Laadtarief	> ± €0,35	± € 0,30	± € 0,25
Invloed gemeente op openbare ruimte	geen/weinig	gemiddeld	veel
Invloed gemeente op Elektrisch Vervoer	Passief	Deels	Volledige sturing
Loketfunctie	Marktpartij	Gemeente of marktpartij	Gemeente
Exploitatierisico	Marktpartij	Marktpartij	Gemeente
Aanschaf	Geen bijdrage	Bijdrage	Investering
Winst uit exploitatie	Bij marktpartij	Bij marktpartij	Bij gemeente
Rijksbijdrage (green deal)	Geen	Mogelijk	Mogelijk
Huidige marktpartij(en)	Allego, Park&Charge	Allego ENGIE Vattenfall Total (PitPoint)	BAM Alfen ENGIE Ecotap Eneco Vattenfall
Nadelen voor gemeente	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Marktpartij is business case-gedreven: strenge contractafspraken en hoog oplaadtarief.</li> <li>- Gemeente weinig invloed op OR.</li> <li>- Gemeente stimuleert EV niet/nauwelijks als het niet kiest voor strategisch plaatsen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeente levert soms een bijdrage.</li> <li>- Partij is business case-gedreven.</li> <li>- De duur van dat contract is vrij lang, om de exploitant de gelegenheid te geven ook winst te maken.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeente investeert.</li> <li>- Gemeente draagt meer risico's als in de andere modellen.</li> </ul>
Voordelen voor gemeente	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen bijdrage vanuit gemeente nodig.</li> <li>- Weinig arbeid vanuit gemeente nodig.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Minder bijdrage en inzet vanuit gemeente nodig.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeente heeft regie.</li> <li>- Gemeente stimuleert EV.</li> <li>- Korte looptijd.</li> <li>- Wanneer de markt volwassen genoeg is, kan de gemeente het</li> </ul>



---

			laadnetwerk verhu- ren of verkopen.
--	--	--	--