

Plaatsingsbeleid publieke en private laadinfrastructuur 2021-2030



Samenvatting

Voorliggend document is een uitwerking van het duurzaamheidsbeleid op het gebied van laadinfrastructuur, zoals beschreven in de Energievisie Energiek Beuningen (at16003671). Aanvullend sluit dit aan bij een aantal speerpunten zoals genoemd in de Omgevingsvisie (bb21.00896). Het plaatsingsbeleid laadpalen beschrijft de concrete uitwerking 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.

De vraag naar laadinfrastructuur in de gemeente Beuningen betreft voornamelijk vooral die van particulieren. Voorliggend laadpalenbeleid richt zich dan ook op onderstaande groepen.

- Personenvoertuigen inwoners
 - o Private laadinfrastructuur
 - o Semi-publieke laadinfrastructuur
 - o Publieke laadinfrastructuur
- Personenvoertuigen bezoekers
 - o Semi-publieke laadinfrastructuur
 - o Publieke laadinfrastructuur

Op basis van plankaarten kunnen we een inschatting maken van de laadbehoefte voor de komende 10 a 15 jaar. Als gemeente willen we faciliteren in deze laadbehoefte, voor zover onze inwoners en/of bezoekers hier zelf geen mogelijkheid toe hebben.

We willen de druk op de openbare ruimte zoveel mogelijk beperken. Ons eerste uitgangspunt is daarom dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op eigen terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten.

We kiezen voor plaatsing van laadpalen met twee aansluitpunten, verspreid over onze gemeente. Zo neemt onze laadpalendichtheid toe en neemt de loopafstand naar een laadvoorziening af. Een laadpaal kan worden geplaatst volgens verschillende strategieën.

- Op basis van voorspellende data
- Vraaggestuurd (paal-volgt-auto)
- Op basis van gebruikersdata
- Strategisch (aanvullend op bovenstaande 3 methoden)

Met een combinatie van deze strategieën kan gekomen worden tot een dekkend laadpalennetwerk dat voldoet aan de behoeftes van onze inwoners.

Bij het plaatsen van de laadpalen is het van belang dat dit niet ten koste gaat van veiligheid en bereikbaarheid. Ook dient de haalbaarheid en functionaliteit gewaarborgd te worden. Zo wordt de impact op de openbare ruimte zoveel mogelijk verkleind. Voor plaatsing van verlengd private aansluitingen (VPAs) en publieke laadpalen zijn daarom plaatsingscriteria benoemd, die deze risico's afvangen en bruikbaarheid garanderen.

Onze inwoners kunnen op twee momenten reageren op de geplande locaties van laadpalen. In de eerste instantie bieden we de gelegenheid om terugkoppeling te geven over concept-locaties in hun directe woonomgeving via de plankaarten. Indien nodig of wenselijk, worden locaties vervolgens aangepast.

Voor plaatsing van de laadpalen moet een verkeersbesluit worden genomen, waar in de locatie van de laadpaal en reservering van de parkeerplaats(en) juridisch wordt vastgelegd. Belanghebbenden hebben tijdens de inzagertermijn van 6 weken de mogelijkheid om bezwaar aan te tekenen.

Om de voor laadinfrastructuur gereserveerde parkeerplaatsen uniform en herkenbaar aan te duiden, worden deze ingericht volgens de in landelijke regels aangegeven bebording, aangevuld met een pixeltegel.

We monitoren het gebruik van onze laadpalen, om op de behoeftes in onze wijken te kunnen inspelen. De komende jaren verwachten we nieuwe ontwikkelingen op het gebied van laadinfrastructuur en de laadbehoefte. Via onze samenwerking binnen de GO-RAL zijn we snel op de hoogte van deze ontwikkelingen. Voor de gemeente Beuningen relevante ontwikkelingen kunnen we zo snel signaleren en in ons beleid implementeren.

Inhoud

Samenvatting 2

1. Inleiding 4

1.1 Aanleiding 4

1.2 Opgave 4

1.3 Uitgangspunten laadpalen 5

1.4 Doelgroep 5

1.5 Prognose op basis van data 6

1.6 Aantal laadpunten tot 2025 6

2 Kenmerken laadinfrastructuur 7

2.1 Typen 7

2.1.1 Privaat laadpunt 7

2.1.2 Semipubliek laadpunt 7

2.1.3 Publiek laadpunt 7

2.1.4 Verlengd private aansluiting 7

2.2 Soorten laadpunten 7

2.3 Positionering laadpunten 8

2.4 Plaatsingsstrategieën 8

2.5 Uitvoeringsmodel 9

3 Ontwikkelingen 10

3.1.1 Slim laden 10

3.1.2 Wet- & regelgeving 10

3.1.3 Energietransitie 10

4 Inpassing en plaatsingscriteria laadpalen 11

4.1 Plaatsingscriteria VPA's 11

4.2 Aanvraagcriteria publieke laadinfrastructuur 11

4.3 Plaatsingscriteria publieke laadinfrastructuur 11

4.4 Plaatsingsvoorkeuren publieke laadinfrastructuur 12

5 Participatie 13

5.1 Plankaart 13

5.2 Verkeersbesluiten 13

6 Verkeersbesluit 14

6.1 Verkeersbesluit per locatie 14

6.2 Inrichting parkeerplaatsen 14

7 Financiële kaders 15

7.1 Strategische laadinfrastructuur 15

7.2 Laadpaaltegel 15

7.3 Ambtelijke inzet 15

8 Evaluatie beleid 16

8.1 Monitoring 16

BIJLAGE I Begrippenlijst 17

BIJLAGE II Inrichting gereserveerde parkeerplaats voor elektrisch laden 18

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in Beuningen. Dat is ook noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. De nationale en Gelderse ambitie is om in 2050 energieneutraal te zijn. In de gemeente Beuningen streven we ernaar dit doel in 2040 te bereiken (Energievisie Energiek Beuningen, 2016 en Omgevingsvisie 2021). Door plaatsing van publieke laadinfrastructuur dragen we bij aan verduurzaming van het vervoer in onze gemeente, het gebruik van lokaal opgewekte duurzame energie, een schone leefomgeving en wordt elektrisch laden en daarmee rijden voor alle inwoners van onze gemeente bereikbaar.

Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto's emissieloos. 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. Voor gemeente Beuningen geeft het plaatsingsbeleid publieke en private laadinfrastructuur de komende jaren uitwerking aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, inclusief en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

1.2 Opgave

Met ongeveer 30 publieke laadpunten en naar schatting 330 private laadpunten, zijn de eerste stappen gezet. Onderstaande kaart geeft een actuele indicatie hoe het (semi)publieke laadnetwerk in gemeente Beuningen eruitziet.



1 Locaties van laadpalen in de gemeente Beuningen. Een laadpaal bevat vaak twee laadpunten (Bron: www.oplaadpunten.nl, november 2021)

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 beschikbaar zijn.

Om deze groei bij te benen, en te voorkomen dat het gebrek aan laadmogelijkheden deze groei remt, is het van belang tijdig en zorgvuldig laadpunten in te passen.

1.3 Uitgangspunten laadpalen

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

- Dekkend: we willen dat EV-rijders nooit lang hoeven te zoeken, voor ze een laadpaal tegenkomen.
- Toegankelijk: laadpunten moeten voor iedereen eenvoudig te gebruiken zijn. Daarom streven we ernaar dat de werkwijze en het gebruik van de laadinfrastructuur zoveel mogelijk is gestandaardiseerd.
- Betaalbaar: we zorgen ervoor dat laadsessies betaalbaar blijven.
- Veilig: iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid als digitale veiligheid oftewel cyber security.

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

1.4 Doelgroep

Het huidige publieke netwerk van laadpalen in de gemeente Beuningen is statisch. We plaatsen al een aantal jaren geen nieuwe laadpalen en waren in afwachting van de ontwikkelingen omtrent elektrisch vervoer en de groei in het gebruik hiervan. Het afgelopen jaar zagen we de vraag naar laadinfrastructuur in de openbare ruimte toenemen.

Om aan de vraag te kunnen voldoen, met de verwachte groei mee te kunnen en te voorkomen dat een tekort aan laadinfrastructuur de groei belemmert, werken we een vanaf 2022 aan de uitrol van nieuwe laadinfrastructuur. Het doel van het plaatsingsbeleid is om duidelijke kaders te bieden aan onze inwoners en bezoekers, wanneer zij overwegen om laadinfrastructuur aan te (laten) leggen of aan te vragen. Op die manier zorgen we voor een goede inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet en geven we onze inwoners, bezoekers en bedrijven het vertrouwen om de stap naar elektrisch vervoer te maken. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen en de CO2-uitstoot te verminderen.

Dit plaatsingsbeleid richt zich op de volgende gebruikersgroepen en laadinfrastructuur:

- Personenvoertuigen inwoners
 - o Private laadinfrastructuur
 - o Semi-publieke laadinfrastructuur
 - o Publieke laadinfrastructuur
- Personenvoertuigen bezoekers
 - o Semi-publieke laadinfrastructuur
 - o Publieke laadinfrastructuur

De overstap naar elektrisch rijden verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenvervoer 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. Daarnaast is het voor (een deel van) onderstaande voertuigen ook mogelijk om van de reguliere, publieke of private laadinfrastructuur gebruik te maken.

Voor de volgende groepen wordt daarom vooralsnog geen specifiek beleid opgesteld:

- Doelgroepenvervoer
- Taxi's
- Openbaar vervoer
- Lichte/zware logistieke voertuigen
- Mobiele werktuigen
- Vaartuigen

Om een mogelijk toekomstige laadbehoefte voor deze groepen op te kunnen vangen, wordt dit beleid iedere twee jaar geëvalueerd en indien nodig geactualiseerd. Indien nieuwe inzichten en ontwikkelingen hierom vragen is het mogelijk om maatwerk voor deze gebruikersgroepen toe te voegen. Zo kunnen we ook voor deze groepen een passende laadinfrastructuur bieden.

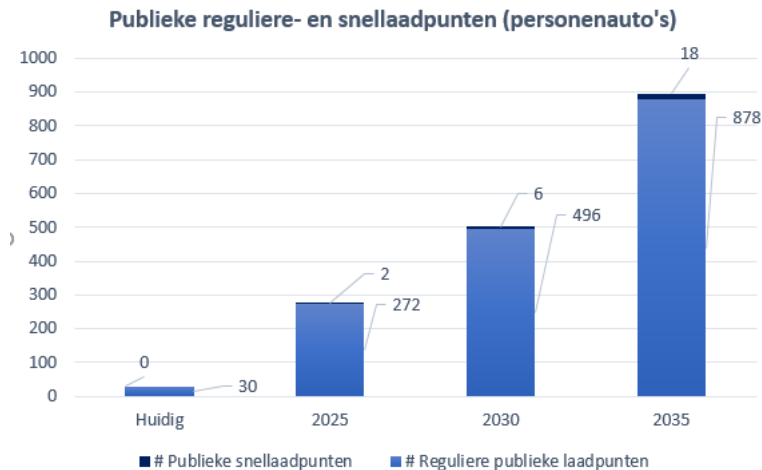
1.5 Prognose op basis van data

Om inzicht te krijgen in hoeveel en welk type laadpunten er nodig zijn, hebben we gebruik gemaakt van de prognoses van ElaadNL, de zogeheten Outlooks, van december 2020. Het doel van deze prognoses is niet om het aantal voorspelde laadpunten te realiseren, maar om in het juiste tempo mee te groeien om de ontwikkeling van elektrisch vervoer niet te beperken.

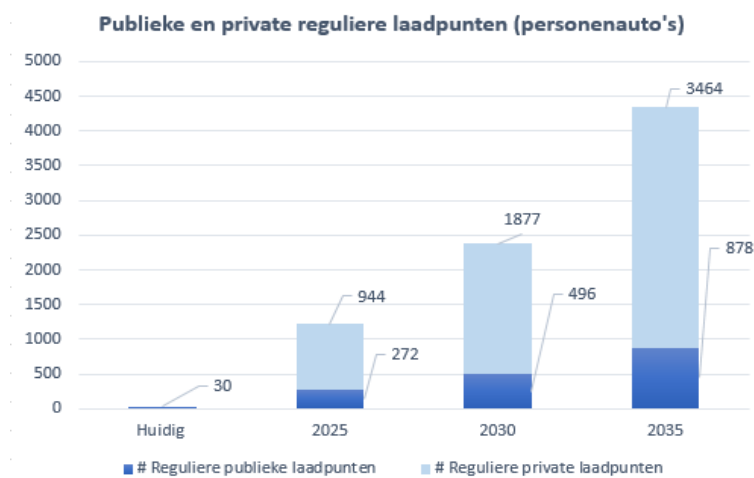
De prognoses geven inzicht in het aantal benodigde publieke en private laadpunten en het aantal benodigde reguliere en snellaadpunten. Bij Outlooks worden veel openbare databestanden, zoals gegevens over kavels (eigen oprit) en demografische en welvaartsgegevens (waar komen als eerste elektrische auto's) gebruik. Prognoses voor semipublieke laadpunten, zoals bij hotels en parkeergarages, zijn niet beschikbaar. Omdat er onzekerheden in de prognoses zitten en semipublieke laadpunten niet apart zijn weergegeven, houden we de ontwikkelingen goed in de gaten en stellen als nodig onze doelstellingen bij.

1.6 Aantal laadpunten tot 2025

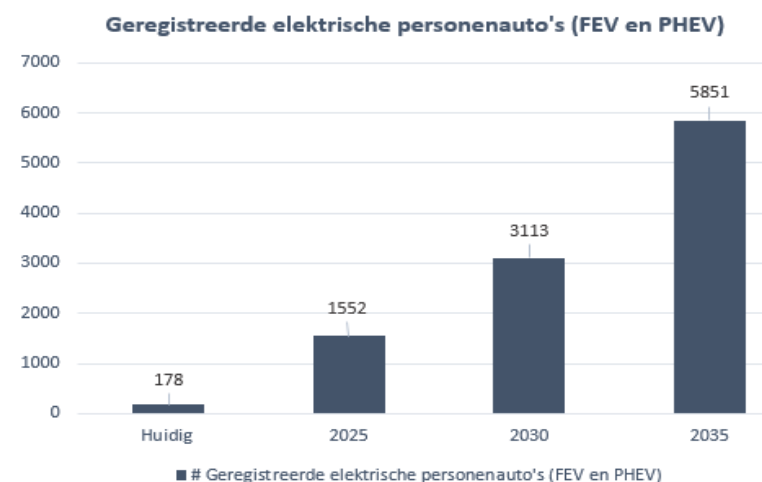
Momenteel zijn er ongeveer 30 publieke laadpunten in gemeente Beuningen. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien zijn ongeveer 272 publieke laadpunten nodig. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer 496 en 878 laadpunten nodig voor deze gebruikersgroep. In onderstaande grafieken is te zien hoe het aantal publieke laadpunten zich ontwikkelt, ten aanzien van snellaadpunten en private reguliere laadpunten. In figuur 5 is de verwachte groei van het aantal elektrische en plug-in hybrid personenauto's te zien.



2 Prognose aantal publieke reguliere- en snellaadpunten



3 Prognose aantal publieke en private reguliere laadpunten



5 Prognose aantal elektrische personenauto's

2 Kenmerken laadinfrastructuur

We onderscheiden laadinfrastructuur naar twee kenmerken: op welke grond een laadpunt (typen) zich bevindt en op welk vermogen (soorten) geladen kan worden.

2.1 Typen

2.1.1 Privaat laadpunt

Bij een privaat laadpunt bevindt zowel het laadpunt als het op te laden voertuig, zich op privéterrein. Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden, is ons eerste vertrekpunt dat EV-rijders zoveel mogelijk op deze manier, op privaat terrein, laden. Zo wordt de beschikbare parkeercapaciteit zo efficiënt mogelijk gebruikt. Ook zijn openbare laadvoorzieningen zo beschikbaar voor EV-rijders die geen moge-

lijkheid hebben om op eigen terrein te laden, of die in onze gemeente op bezoek zijn. Het aanleggen van laadpunten op eigen terrein te stimuleren, zijn op 1 maart 2020 landelijke richtlijnen in het bouwbesluit opgenomen .

2.1.2 Semipubliek laadpunt

Private partijen met openbaar toegankelijk privéterrein kunnen laadpalen op eigen terrein plaatsen. De laadpunten mogen worden opengesteld voor alle e-rijders. Deze laadpalen kunnen voorzien in de laadbehoefte, wanneer geen of beperkte openbare parkeergelegenheid aanwezig is. Voorbeelden zijn parkeerterreinen bij bedrijven, supermarkten met eigen parkeerterrein of tankstations.

2.1.3 Publiek laadpunt

EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar (semi)publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten voor de gebruikersgroepen bewoners en bezoekers. Daarbij houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente.

2.1.4 Verlengd private aansluiting

Bij een verlengd private aansluiting heeft een particulier geen eigen parkeergelegenheid maar wel mogelijkheid tot het realiseren van een eigen laadvoorziening (bijvoorbeeld een laadpaal tegen de gevel of in de tuin). Omdat het voertuig niet op eigen terrein kan worden geparkeerd, wordt de laadkabel vervolgens over de openbare ruimte (trottoir, fietspad, rijbaan, door groenstroken, ...) gelegd. Dit levert veiligheidsrisico's op, enerzijds door losliggende, soms oprullende en slecht zichtbare kabels, maar ook door het eventueel graven van bewoners in gemeentelijk trottoir of groen, zonder te weten welke bekabeling hier ligt. Ook is het juridisch lastig afspraken te maken over het gebruik, veiligheid, verwijdering in geval van verhuizing en onderhoud. Tot slot zorgt het plaatsen van een laadpaal voor een informele reservering/het claimen van openbare parkeerplekken. We staan daarom verlengd private aansluitingen in principe niet toe. VPAs die aantoonbaar vóór totstandkoming van dit beleid zijn aangelegd, worden gedoogd, mits zij voldoen aan de in paragraaf 4.1 genoemde randvoorwaarden.

2.2 Soorten laadpunten

Laadpunten kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren:

1. Regulier laden: laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW).

2. Snelladen: laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW.

a. Kortparkeerladen of semi-snelladen

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

Laadpunt met een vermogen tussen 125 en 350 kW. 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 de hogere vermogens. 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 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 samen gaat met een grote laadbehoefte en de gebruiker bereid is daar meer voor te betalen. Denk bijvoorbeeld aan taxistandplaatsen of verzorgingsplaatsen langs de snelweg. De locaties zoals beschreven voor snelladen doen zich in onze gemeente op dit moment niet voor. De behoefte aan snellaadstations is nu niet aanwezig.

Op termijn is het mogelijk dat deze (ruimtelijke) verzamelplaatsen wel ontstaan, met daarbij ook de behoefte om hier snelladers te voorzien. Dit kan bijvoorbeeld nabij een hub (overstappunt tussen vervoersmiddelen) of wachthalte van een elektrische buurtbus zijn. Om tijdig op deze mogelijke ontwikkelingen in te spelen, wordt dit beleidsstuk iedere twee jaar geëvalueerd.

2.3 Positionering laadpunten

Om de laadbehoefte van EV-rijders op te vangen, is minimaal een netwerk van reguliere laadpunten nodig. Reguliere laadpalen kunnen los worden geplaatst, of geclusterd in een laadplein. De realisatie van een laadplein is complexer en over het algemeen duurder dan de realisatie van losse laadpalen. Ook zien we dat onze huidige laadpalen, met twee laadpunten, nog niet vaak gelijktijdig gebruikt worden. Wel krijgen we geregeld de vraag voor plaatsing van nieuwe laadpalen in de openbare ruimte, nabij de woning van een aanvrager. We kiezen daarom voorlopig niet voor de realisatie van laadpleinen maar voor spreiding van losse laadpalen, om aan de vraag van onze inwoners te voldoen.

2.4 Plaatsingsstrategieën

Er zijn verschillende plaatsingsstrategieën voor laadpalen. Een plaatsingsstrategie geeft aan wanneer ergens een laadvoorziening geplaatst wordt.

Plaatsing op basis van voorspellende data

Met behulp van data kan de behoefte aan laadpunten worden voorspeld. Zo kan laadinfrastructuur voor-de-vraag-uit worden geplaatst. Dit verkort de doorlooptijd, zodat bewoners en forenzen niet onnodig lang op laadmogelijkheden hoeven te wachten. Ook maakt dit de uitrol beter planbaar.

Vraaggestuurd

Bij vraaggestuurde plaatsing kunnen inwoners een aanvraag indienen voor plaatsing van een publiek laadpunt in de openbare ruimte, nabij hun woning. Door aanvragen vanuit bewoners te laten indienen, is er zekerheid over de nabijheid van een laadpunt en wordt het aantrekkelijker voor onze inwoners om een elektrische auto te gaan rijden.

Laadpaal op basis van gebruikersdata

Het verbruik van laadpalen kan op afstand worden gemonitord. Wanneer we zien dat een laadpaal veel gebruikt wordt, kan een nieuwe laadpaal in de buurt van de veelgebruikte laadlocatie geplaatst worden.

Strategisch

Strategisch geplaatste laadpalen worden aangelegd op locaties die niet door een van bovenstaande strategieën naar boven komen. Dit kan bijvoorbeeld zijn op locaties waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen, zoals bedrijventerrein de Schoenaker of bij de recreatieplas Beuningse Plas. Daarmee bestaat de mogelijkheid om ook forenzen en recreanten een laadmogelijkheid te bieden op hun bestemming. Voor deze strategische plaatsing is een financiële bijdrage van de gemeente nodig. We kijken daarom ook eerst of het mogelijk is de behoefte op te vangen met laadpalen op basis van voorspellende data, voordat we overgaan op plaatsing van strategische palen.

2.5 Uitvoeringsmodel

In oktober 2021 heeft het college ingestemd met deelname aan een regionale concessie van de provincies Gelderland en Overijssel (bb21.00766). Dit valt onder het uitvoeringsmodel "concessiemodel"; wat wil zeggen dat een CPO het exclusieve plaatsingsrecht krijgt voor de publieke laadpunten.

We kiezen voor deze samenwerking omdat we verwachten dat onze gemeente de komende jaren nog niet heel aantrekkelijk is voor marktpartijen. Door deelname aan de concessie lopen we als gemeente geen financieel risico. Ook is er relatief weinig ambtelijke capaciteit nodig om de laadinfrastructuur in onze gemeente te verdichten. Met een regionale concessie kunnen we meeliften op locaties die wel aantrekkelijk zijn voor de markt en kunnen we voldoen aan de toenemende vraag naar laadpalen in onze gemeente.

3 Ontwikkelingen

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. Dit komt bijvoorbeeld door efficiëntere voertuigen, efficiëntere laadpunten en/of efficiënter laadpaalgebruik. We monitoren het effect van deze ontwikkelingen op het benodigde aantal laadpalen in onze gemeente. We streven ernaar het aantal laadpalen ook in de toekomst passend te houden bij de vraag.

3.1.1 Slim laden

Slim laden is een brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Slim laden geeft aan 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 terug leveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Hiermee kunnen pieken en dalen in het energieverbruik worden gebalanceerd. De laadinfrastructuur die we volgend uit dit beleid nieuw gaan plaatsen, heeft apparatuur die al geschikt is voor slim laden. Zo zijn we voorbereid op slim laden in de toekomst.

3.1.2 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 III). 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.

3.1.3 Energietransitie

De energietransitie heeft grote impact op het elektriciteitsnetwerk. Met duurzame energiebronnen ontstaan piekmomenten in het aanbod, die niet altijd samen zullen vallen met de elektriciteitsvraag voor onder andere laadpalen. Om deze vraag op te kunnen vangen en problemen te voorkomen, geven we op basis van prognoses tijdig aan welke laadinfrastructuur voor de komende jaren gewenst is. 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 wordt ook meegenomen 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. De stroom op publieke laadinfrastructuur is groen. Aanvullend onderzoeken we de mogelijkheid om de door laadpalen geleverde stroom uit lokale groene energie te laten bestaan.

4 Inpassing en plaatsingscriteria laadpalen

Dit hoofdstuk beschrijft de plaatsingscriteria voor zowel VPA's als voor (semi)publieke reguliere laadinfrastructuur. Door deze criteria vast te leggen wordt de haalbaarheid, veiligheid, functionaliteit gewaarborgd en wordt de impact op de openbare ruimte zoveel mogelijk verkleind.

4.1 Plaatsingscriteria VPA's

Zoals beschreven in paragraaf 2.1.4 levert de aanleg van VPA's potentiële veiligheidsrisico's op. Ook het juridisch maken van afspraken over gebruik, veiligheid en verwijdering is lastig en zien we dat het gebruik van VPA's leidt tot informele claiming van openbare ruimte. Tot slot biedt de gemeente vanaf medio 2022 de mogelijkheid om gratis een openbare laadpaal aan te vragen. Hiermee is laden in de openbare ruimte nabij de woning voor iedereen haalbaar. We staan daarom verlengd private aansluitingen in principe niet toe, tenzij deze al voor totstandkoming van dit beleid zijn gerealiseerd. In dat geval gelden ten behoeve van veiligheid en gebruik, onderstaande randvoorwaarden.

Veiligheid

- I. Het is niet toegestaan om laadkabels over fietspaden of rijbanen aan te brengen;
- II. Het is niet toegestaan om laadkabels door openbaar groen aan te brengen;
- III. Het is niet toegestaan om laadkabels in de lengterichting van een voetpad aan te brengen;
- IV. Laadkabels die een voetpad kruisen zijn zo kort mogelijk en haaks op de looprichting aangebracht;
- V. Laadkabels die een voetpad kruisen zijn strak en vlak over de verharding aangebracht (om struikelgevaar te minimaliseren);
- VI. Laadkabels die een voetpad kruisen zijn goed zichtbaar, zowel overdag als 's nachts;

Gebruiksvoorwaarden

- VII. Het is niet toegestaan om met laadkabels een voetpad te kruisen wanneer er niet actief opgeladen wordt (omdat de kabel niet aangesloten is of batterij al vol is);
- VIII. Het is niet toegestaan om een VPA aan te leggen, wanneer men parkeergelegenheid (oprit, garagebox, carport, ...) op eigen terrein heeft;
- IX. Laadkabels die op openbare ruimte liggen mogen geen schade aanbrengen aan de openbare ruimte;
- X. Openbare parkeerruimte kan niet worden gereserveerd, dan wel geclaimd, ten behoeve van het opladen van een elektrisch voertuig vanuit een VPA;
- XI. De eigenaar van de laadkabel is verantwoordelijk en aansprakelijk voor alle mogelijke gevolgen van het aanbrengen van de laadkabel in de openbare ruimte;

4.2 Aanvraagcriteria publieke laadinfrastructuur

Een EV-rijder kan een laadpaal aanvragen wanneer hij/zij:

- a) Beschikt over een elektrische of 'plug-in' hybride voertuig;
- b) Woont in de gemeente Beuningen;
- c) Geen eigen parkeergelegenheid heeft en/of niet de mogelijkheid heeft bij deze parkeergelegenheid een laadpaal te realiseren;
- d) Er nog geen of niet voldoende laadpalen binnen 250 loopafstand van de woning aanwezig of gepland;

4.3 Plaatsingscriteria publieke laadinfrastructuur

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur kan worden geplaatst. Bij het bepalen van deze locaties wordt met een aantal criteria (eisen) rekening gehouden. Indien van deze eisen wordt afgeweken, dient dit door het College te worden goedgekeurd.

Ruimtelijke inpassing

- e) Een publieke laadpaal wordt alleen geplaatst op gemeenteground;
- f) De plaatsing van de laadpaal mag niet ten koste gaan van de bruikbaarheid van het parkeervak;
- g) Uitgangspunt is dat de laadpaal in verharding wordt geplaatst. Is hiervoor écht geen mogelijkheid aanwezig, dan kan onder voorwaarden worden uitgeweken naar plaatsing in een groenvoorziening. Hiervoor gelden de volgende eisen:
 - a. Plaatsing in gras heeft de voorkeur boven plaatsing in 'hoog' groen, zoals een haag of bosschage;
 - b. Is plaatsing in gras niet mogelijk, dan is plaatsing in een haag uitzonderlijk mogelijk. Hierbij dient de haag aan weerszijden van de laadpaal te worden onderbroken;
 - c. Bij plaatsing in groen (zowel laag als hoger groen) wordt rondom de laadpaal maaibescherming aangebracht, van minimaal één rij 30x30 tegels rondom de voet van de laadpaal;
 - d. Plaatsing geschiedt zo, dat dit van zo min mogelijk groen ten koste gaat.
 - h) De laadpaal wordt ten opzichte van het parkeervak zo geplaatst, dat de kabel niet over het fietspad of de rijbaan ligt of hangt;
 - i) Bij een laadpaal moet altijd 1.20 meter vrije doorloopruimte beschikbaar blijven, bij plaatsing op of nabij een trottoir;
 - j) Een laadpaal wordt geplaatst bij een bestaand of gepland parkeervak.
 - k) Bij het opladen van het voertuig dient deze zo geparkeerd te (kunnen) worden, dat de aansluiting van de auto zich niet aan de zijde van de rijbaan bevindt;

Veiligheid

- l) De doorstroming en veiligheid van het overige verkeer mogen niet belemmerd worden door plaatsing en/of gebruik van de laadpaal;
- m) Laadpalen worden geplaatst, rekening houdend met het behouden van optimale bereikbaarheid ten aanzien van (nood)voorzieningen, zoals brandkranen en nooddeuren;

Gebruikersvoorwaarden

- n) De parkeerplaatsen worden gereserveerd voor het laden van elektrische voertuigen. Indien de auto niet laadt, dient de gebruiker de parkeerplaats binnen redelijke tijd beschikbaar te maken voor andere gebruikers;
- o) De publieke laadplekken zijn openbaar. Een aanvrager krijgt géén eigen parkeerplaats (met kentekenbord);

4.4 Plaatsingsvoorkeuren publieke laadinfrastructuur

Aanvullend op bovengenoemde criteria, zijn onderstaande plaatsingsvoorkeuren opgesteld. Waar mogelijk wordt met deze voorkeuren rekening gehouden, om te komen tot een optimale inrichting van de parkeerplaatsen met laadinfrastructuur.

Aanvullende voorkeuren

- p) Laadpalen worden op een goed zichtbare locatie geplaatst, dus nabij een kruising of in een open ruimte, waarbij de laadpaal vanuit meerdere richtingen zichtbaar is en/of benaderd kan worden.
- q) Laadpalen worden in verharding geplaatst. Is dit niet mogelijk, dan gelden in punt g genoemde criteria voor aanleg in groenvoorzieningen;
- r) Een laadpaal wordt niet direct voor de woning van een aanvrager geplaatst, om gevoel van informeel 'eigendom' te voorkomen;
- s) Een laadpaal wordt tussen de eerste twee parkeerplaatsen van een parkeerstrook of parkeercoffer geplaatst;
- t) De laadlocaties zijn zo goed mogelijk verspreid in een wijk;
- u) Laadpalen worden bij voorkeur aan de kant van de weg waar de laagspanningskabel zich bevindt en waar mogelijk binnen 25 meter van het elektriciteitsnet geplaatst.

Vormgeving

Zie paragraaf 6.2.

5 Participatie

Gemeente Beuningen vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners raadplegen we bij het bepalen van laadlocaties in en nabij woonwijken, voorafgaand aan het vaststellen van de plankaarten. Aanvullend informeren we ze ten tijde van het publiceren van het verkeersbesluit, waarmee de aanleg van de laadpaal geconcretiseerd wordt.

5.1 Plankaart

Op een digitale plankaart worden alle verwachte benodigde laadpaallocaties op parkeervakniveau beoordeeld. Deze locaties worden door de concessiehouder plankaarten in concept ingetekend. We toetsen deze locaties vervolgens aan onze eigen criteria.

Vervolgens geven we onze inwoners de mogelijkheid om te reageren op deze voorgestelde locatie voor hun eigen woonomgeving. Dit doen we door het openstellen van digitale plankaarten.

Voor belanghebbenden die niet in de gelegenheid zijn online plankaarten te bekijken, bestaat de mogelijkheid om een statische kaart met locaties op het gemeentehuis te bekijken. Zij kunnen hier schriftelijk hun opmerkingen op aangeven. Per locatie kijken we of er goede redenen zijn om een parkeerplaats niet voor elektrisch laden te reserveren. Indien nodig of wenselijk, passen we de locatie aan.

5.2 Verkeersbesluiten

Na vaststelling van de plankaarten wordt per voor elektrisch laden te reserveren parkeerplaats een verkeersbesluit opgesteld. Hierin worden ook de argumenten voor keuze van een bepaalde locatie beargumenteerd. Input die door bewoners is gegeven kan hierin worden meegenomen en/of afgewogen. Verkeersbesluiten worden gepubliceerd in de Staatscourant en zijn online in te zien. Belanghebbenden hebben vervolgens zes weken de tijd om formeel bezwaar aan te tekenen, indien zij het niet eens zijn met deze locatie. Op onze gemeentepagina verwijzen we naar de geplande plaatsingslocaties voor laadpalen en de mogelijkheden om bezwaar te maken.

6 Verkeersbesluit

Om te zorgen dat een parkeerplaats wettelijk gereserveerd wordt voor iemand die zijn elektrische of hybride voertuig wil opladen, is een verkeersbesluit nodig. Dit 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.

6.1 Verkeersbesluit per locatie

We nemen een verkeersbesluit per locatie, waar een laadpaal met twee laadpunten geplaatst wordt. We duiden in de eerste instantie één parkeervak aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen. Dit door middel van een onderbord, waarop één pijl zichtbaar is. Het tweede parkeervak wordt wel in één keer meegenomen in het verkeersbesluit. Echter wordt dit niet direct gereserveerd voor het uitsluitend laden van elektrische voertuigen. Om, zeker in wijken met hoge parkeerdruk en/of een laag aandeel EV-rijders tegemoet te komen en draagvlak te creëren, wordt de tweede parkeerplaats pas gereserveerd wanneer we zien dat de laadpaal veel (>1750kWh) gebruikt wordt.

6.2 Inrichting parkeerplaatsen

De parkeerplaatsen gereserveerd voor elektrische voertuigen worden aangeduid met het plaatsen van het verkeersbord E4 van bijlage 1 van het RVV 1990 met een onderbord met de tekst 'opladen elektrische voertuigen' en een onderbord dat aanduidt dat het verkeersbord van toepassing is op twee parkeervakken.

In het kader van herkenbaarheid worden de gereserveerde parkeervakken voorzien van een stekkersymbool-tegel. Dit sluit aan bij de huidige inrichting van gereserveerde parkeerplaatsen (zie bijlage II).

7 Financiële kaders

Door deelname aan de concessie laadinfrastructuur, in samenwerking met de GO-RAL, is het mogelijk om reguliere, publieke laadinfrastructuur te plaatsen zonder financiële bijdrage van de gemeente. Dit betreft de plaatsing laadpalen in de openbare ruimte op basis van data of vraag door een externe partij, de concessiehouder.

7.1 Strategische laadinfrastructuur

Voor de plaatsing van strategische laadinfrastructuur is een bijdrage van €1500,- van de gemeente nodig. Het uitgangspunt en ook de verwachting is echter dat de laadinfrastructuur middels datagestuurde en vraaggestuurde strategie in de behoefte voorziet.

7.2 Laadpaaltegel

Ten behoeve van de uniformiteit van de gemeentelijke laadplekken, is het wenselijk een laadpaaltegel te plaatsen. Deze tegel is niet nodig voor de juridische kaders waarmee een laadplek wordt gereserveerd. Echter hebben alle bestaande openbare laadplaatsen deze tegel. Het symbool op deze tegel, ingestraat aan het begin van een parkeerplaats, benadrukt de functie van dit parkeervak en maakt de parkeerplaats extra herkenbaar als plek om elektrische of hybride voertuigen op te laden. Om deze tegels de komende jaren bij de openbare laadpalen te kunnen plaatsen, is naar verwachting een bedrag van €1500,- per jaar nodig. De aanschafkosten van deze tegels kunnen worden bekostigd uit het reguliere budget voor verkeersmaatregelen (kostenplaats: 42101115).

7.3 Ambtelijke inzet

Tot slot vraagt de uitrol van laadinfrastructuur en de uitvoering van dit laadinfrastructuurbeleid ambtelijke capaciteit. Dit betreft onder andere het toetsen van de plankaarten, het monitoren van het gebruik, afstemmen binnen de regio, het waar nodig actualiseren van beleid en het fysiek aanbrengen van de laadpaaltegel door onze stratenmaker. Deze taken kunnen binnen de huidige bezetting worden opgevangen.

8 Evaluatie beleid

Voorliggend beleid beschrijft de uitgangspunten voor plaatsing van openbare en private laadpunten voor gebruik door personenauto's, gebaseerd op met data gegenereerde prognoses en met de kennis die nu beschikbaar is. Echter is de verwachting ontwikkelingen en daarmee samengaan de behoefte aan laadinfrastructuur, een vlucht neemt. Om tijdig op deze ontwikkelingen te anticiperen, wordt dit beleid iedere twee jaar geëvalueerd en indien nodig geactualiseerd.

8.1 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. Ook kan op basis van deze data bepaald worden of er in een bepaalde wijk meer laadinfrastructuur bijgeplaatst moet worden, om aan de vraag te kunnen (blijven) voldoen.

Aanvullend benutten we de gebruiksdata om samen met de Gelderse-Overijsselse Regionale Agenda Laadinfrastructuur de monitoring verder invulling te geven. Op deze manier kunnen we de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk volgen en waar nodig of wenselijk bijsturen.

Tot slot blijven we ons informeren van landelijke ontwikkelingen met betrekking tot bijvoorbeeld technische veranderingen, vraag naar typen laadinfrastructuur en wetgeving omtrent laadinfrastructuur. Via de samenwerking binnen de GO-RAL zijn we hier snel van op de hoogte en kunnen wijzigingen die op onze gemeente van toepassing zijn naar de lokale situatie worden vertaald.

BIJLAGE I Begrippenlijst

Batterij elektrisch voertuig (BEV)

Volledig elektrisch voertuig, waarbij een brandstofmotor ontbreekt. Dit in tegenstelling tot een Plug-In Hybride Elektrisch Voertuig (PHEV).

Charge Point Operator (CPO)

De CPO is verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en exploitatie van laadpalen.

EV-rijder

De EV-rijder wordt ook wel elektrisch rijder genoemd. Dit is de gebruiker van de elektrische auto, die de auto op moet kunnen laden om ermee te kunnen rijden.

GO-RAL

Gelders-Overijsselse Regionale Agenda Laadpalen. Samen met zo'n zeventig andere gemeenten wordt door deze organisatie de uitwerking van laadinfrastructuurbeleid ondersteund en gecoördineerd.

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 net-aansluiting hebben (bij publieke laadpalen) of die op een gedeelde groep achter de meter zitten.

Laadpunt voor regulier laden

Laadpunt met een vermogen van maximaal 22kW.

Laadpunt voor snel laden

Laadpunt met een vermogen hoger dan 22kW.

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.

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.

Privaat laadpunt

Een laadpunt op eigen terrein.

Publiek toegankelijk laadpunt

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

Semipubliek toegankelijk laadpunt

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

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.

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.

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.

Verlengd Private Aansluiting (VPA)

Hierbij realiseert de EV-rijder een laadpaal op eigen terrein, maar parkeert het op te laden voertuig in de openbare ruimte.

BIJLAGE II Inrichting gereserveerde parkeerplaats voor elektrisch laden

- Bord E8 op flessenpaal met (losse) grondankers
- Onderbord 'opladen elektrische voertuigen'
- Onderbord met pijl om vakken waarvoor borden geldt aan te duiden
- Tegel met pictogram 'laadplek' om te verduidelijken welke plekken gereserveerd zijn voor elektrisch laden

