

Laadvisie Gemeente Simpelveld

1. Inleiding

Nederland heeft ambitieuze klimaatdoelen die zijn vastgelegd in de Klimaatwet. In het landelijke Klimaatpakket hebben bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheden afspraken vastgelegd waarmee deze klimaatdoelen moeten worden bereikt. De afspraken hebben betrekking op 5 sectoren, waaronder mobiliteit. De afspraken voor de verduurzaming van de mobiliteit uit het Klimaatpakket zijn voor het onderdeel laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen verder uitgewerkt in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Hierin is als uitgangspunt vastgelegd dat laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de uitrol van elektrisch vervoer. Gemeenten hebben zich hier via de VNG aan gecommitteerd. Ook bij de gemeente Simpelveld nemen we dit als uitgangspunt over omdat het ons helpt om de juiste keuzes te maken en invulling te geven aan onze ambities. De ambities rondom elektrisch vervoer en laadinfrastructuur helpen ook om de luchtkwaliteit te verbeteren en om geluidsoverlast door verkeer te verminderen.

Het doel van deze laadvisie is om te zorgen voor een toekomstbestendige en efficiënte realisatie van laadinfrastructuur in onze gemeente. Het zorgen voor een toekomstbestendige en efficiënte aanpak is van essentieel belang. De hoeveelheid elektrische voertuigen neemt namelijk snel toe. De in eind 2021 uitgekomen prognose van ElaadNL laat zien dat de toename zelfs nog sneller gaat dan gedacht. Al deze nieuwe elektrische voertuigen moeten natuurlijk ook kunnen opladen. Om de daarvoor benodigde laadinfrastructuur te realiseren, is breed gedragen en integraal beleid nodig. In deze visie beschrijven we de kaders en uitgangspunten die de gemeente Simpelveld hanteert voor het realiseren van laadinfrastructuur in de gemeente.

Ook in de NAL is opgenomen dat gemeenten een laadvisie moeten opstellen. Om hieraan te voldoen de gemeente Simpelveld deze laadvisie met vijf andere gemeenten in de regio Parkstad Limburg voorbereid.¹ Het opstellen van een integrale laadvisie heeft als doel om structureel en efficiënt te anticiperen op de groei in elektrisch vervoer. De laadvisie geeft bovendien duidelijkheid voor bewoners, bedrijven en organisaties. Met uitzondering van de gemeentespecifieke paragrafen, is de visie voor alle zes de gemeenten gelijk. Zo zorgt de gemeente Simpelveld voor een uniform en herkenbaar beleid in de regio.

De gemeente Simpelveld heeft deze laadvisie samen met de andere vijf gemeenten opgesteld en hier alle relevante interne stakeholders (vanuit de gemeenten en de regio) bij betrokken. De gemeente Simpelveld kiest ervoor om over te gaan van een ad hoc aanpak naar een structurele, proactieve aanpak. Dit zorgt ervoor dat het proces voor het realiseren van laadpalen efficiënter en sneller verloopt en dat de gemeente Simpelveld toewerkt naar een op elkaar afgestemd netwerk van laadpalen. Duidelijk is dat het inrichten van een efficiënt proces van belang is om de benodigde gemeentelijke uren binnen de perken te houden.

Scope van de laadvisie:

In deze laadvisie legt de gemeente Simpelveld vast hoe zij omgaat met de plaatsing van laadinfrastructuur. De integrale laadvisie beperkt zich niet alleen tot publieke laadpalen, maar gaat in op alle vormen en technieken en is bedoeld voor alle doelgroepen op zowel publiek- als privaatterrein.

Het is belangrijk om oog te hebben voor alle verschillende doelgroepen. Deze beschrijven we dan ook in de laadvisie. De focus van deze laadvisie ligt op personenvervoer.

Leeswijzer:

- In hoofdstuk 2 worden de relevante landelijke ontwikkelingen in de energie- en mobiliteitstransitie beschreven
- In hoofdstuk 3 wordt de stand van zaken in de regio met betrekking tot elektrisch vervoer beschreven

1) De gemeente Kerkrade stelt zelf eigen beleid op en heeft niet deelgenomen aan de samenwerking waaruit deze laadvisie tot stand is gekomen.

- In hoofdstuk 4 worden de prognosecijfers voor de toekomst in de gemeente Simpelveld beschreven
- In hoofdstuk 5 worden de algemene uitgangspunten die in de gemeente Simpelveld gehanteerd worden met betrekking tot de realisatie van laadinfrastructuur beschreven
- In hoofdstuk 6 wordt beschreven hoe we omgaan met laadinfrastructuur in de publieke ruimte, met een nadruk op de afspraken die gemaakt zijn in de collectieve concessie.

2. Relevante landelijke ontwikkelingen

Om goed aan te kunnen sluiten bij de afspraken en ontwikkelingen is het belangrijk dat duidelijk is wat er in de rest van het land gebeurt. In dit hoofdstuk worden de grote ontwikkelingen en transities op landelijk niveau die relevant zijn voor de realisatie van laadinfrastructuur in de gemeente Simpelveld beschreven.

De energietransitie

De energietransitie is het veranderen van een fossiel energiesysteem naar een duurzaam systeem. Hierbij wordt steeds meer gebruikgemaakt van (duurzaam opgewekte) elektriciteit en steeds minder van fossiele brandstoffen als diesel, benzine, aardolie en aardgas.

Een steeds prominenter probleem in de energietransitie is dat het elektriciteitsnet op specifieke momenten overbelast is. Dit komt door een steeds grotere vraag en/of aanbod. Voor de publieke laadinfrastructuur heeft dit nu geen gevolgen. Wel kan het gevolgen hebben voor de inzet van elektrische voertuigen in de logistieke sector. Rijk, provincies, netbeheerder en andere partijen zijn intensief in overleg om tot oplossingen te komen voor dit probleem.

De overgang van fossiel aangedreven auto naar elektrische auto's zorgt voor een vergroting van de elektriciteitsvraag. De elektriciteitsvraag van een elektrische auto is gemiddeld net zo groot als die van een huishouden, maar vraagt wel in kortere periodes veel meer vermogen. Deze extra vraag zorgt dus voor extra druk op het elektriciteitsnet.

Tegelijkertijd kan de elektrische auto eraan bijdragen de druk op het elektriciteitsnet te verminderen. Dit kan door elektriciteit op te slaan, bijvoorbeeld in een (auto)batterij, of door minder of geen stroom af te nemen of te leveren wanneer de druk hoog is. Technologieën als slim laden en maken dit mogelijk. Elektrisch rijden levert dan ook niet alleen aan bijdrage aan de energiedoelstellingen, maar vormt ook een noodzakelijke schakel in het nieuwe energiesysteem.

Slim laden

Slim laden is een techniek waarbij externe aansturing bepaalt op welke snelheid of op welk moment er geladen wordt. Deze techniek kan een bijdrage leveren aan de energietransitie door netcongestie tegen te gaan. Slim laden kan dit doen langzamer te gaan laden wanneer er grote druk is op het elektriciteitsnet en weer op normale snelheid te gaan laden wanneer deze druk verminderd is.

De mobiliteitstransitie

De mobiliteitstransitie is de overgang naar een nieuw mobiliteitssysteem. Het levert een bijdrage aan een vermindering van uitstoot van CO₂, fijnstof en stikstofoxides en draagt ook bij aan minder geluids-overlast. Onderdeel van de mobiliteitstransitie is de overgang van fossiel aangedreven voertuigen naar duurzaam aangedreven voertuigen. Het is voor nu nog onduidelijk hoe ons mobiliteitssysteem er in 2030 en 2050 precies uit zal zien. De verwachting is dat het systeem voor het overgrote deel uit elektrisch aangedreven voertuigen zal bestaan. De batterij-elektrische auto is nu, zelfs geladen met grijze stroom, al duurzamer dan een fossiele brandstof aangedreven auto.

De ontwikkeling naar dit nieuwe, duurzame mobiliteitssysteem gaat via verschillende grootschalige internationale innovaties en pilots die naast elkaar bestaan en elkaar opvolgen. Een veel besproken alternatief voor stekkervoertuigen is aandrijving met waterstof als brandstof. Aandrijving met waterstof is op dit moment nog een stuk minder ver gevorderd dan de stekkerauto. Het is in 2022 ook nog vele malen kostbaarder. De waterstofauto zal dan ook niet binnenkort op grote schaal in gebruik worden genomen, maar in de toekomst wellicht wel.

Er zijn ook andere alternatieve brandstoffen, zoals HVO 100 en CNG.² Ondanks dat deze brandstoffen leiden tot een reductie in de uitstoot van schadelijke stoffen worden deze alternatieven op dit moment niet gezien als een schaalbare oplossing voor de mobiliteitstransitie. Deze brandstoffen worden gezien als transitiebrandstof naar volledig elektrisch toe. Er is bij deze alternatieven namelijk geen sprake van emissievrije aandrijving.

Een ander onderdeel van de mobiliteitstransitie is een vermindering van het autogebruik. Onder de noemer Maas (Mobility as a Service) komen er steeds meer volwaardige duurzame en flexibele alternatieven voor de privé-auto beschikbaar. Met name deelmobiliteit wint aan populariteit en wordt steeds meer aangeboden als een dienst. Op deze manier ontstaat een groeiend netwerk van deelauto's en deelfietsen waarmee het beschikbare OV wordt aangevuld en versterkt. Deze ontwikkeling wordt gesteund door technische ontwikkelingen, de inzet van data, de beschikbaarheid van apps, en vooral door de veranderende behoefte van bezit naar gebruik.

De derde component van de mobiliteitstransitie is de transitie naar autonoom rijden. Ondanks dat marktpartijen volop investeren in deze techniek lijkt dit op de korte termijn nog geen alternatief voor het zelf besturen van de auto. Hier liggen wel kansen voor een efficiënter mobiliteitssysteem en zal dit naar alle waarschijnlijkheid de transitie van bezit naar gebruik versterken omdat het (in combinatie met deelmobiliteit) zorgt voor een verschuiving van autobezit naar autogebruik.

Groei elektrisch vervoer

Deze laadvisie focust zich slechts op één onderdeel van de mobiliteitstransitie, namelijk de elektrificering van het wagenpark. Afgelopen jaren is het aantal elektrische voertuigen in Nederland behoorlijk toegenomen. Het gaat dan om zowel volledig elektrische voertuigen als plug-in hybride voertuigen. Landelijke prognoses voorspellen een aantal van 2,2 miljoen elektrische personenauto's in 2030. Dat komt overeen met zo'n 25% van het totale aantal voertuigen.³

In het kader van de klimaatopgave wordt de groei van elektrisch vervoer gezien als een noodzakelijke ontwikkeling. De Rijksoverheid zet daarom volop in op elektrisch vervoer om de doelstellingen uit de Klimaatwet, 45% CO₂ uitstootvermindering in 2030 t.o.v. 1990 en in 2050 met 95%, te behalen. In 2030 dienen daarom alle nieuw verkochte auto's in Nederland emissievrij te zijn. In de praktijk zal dat hoofdzakelijk elektrisch zijn.⁴

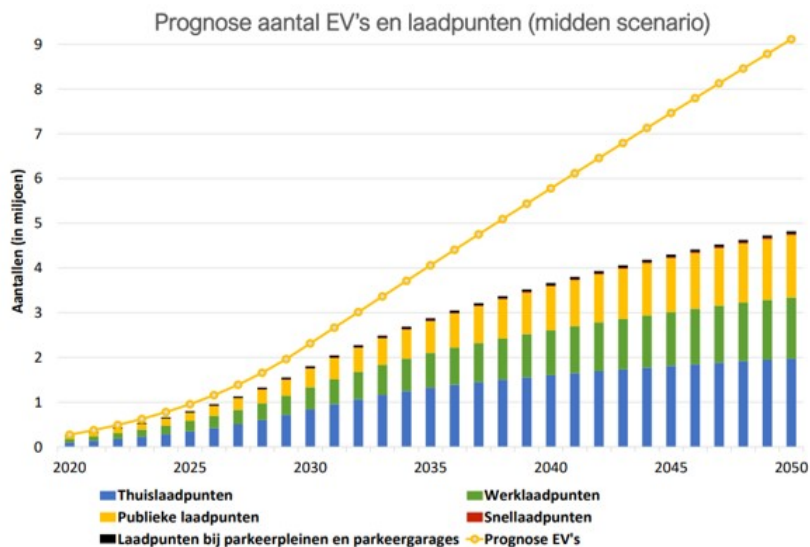
De markt voor elektrisch vervoer laat een ontwikkeling zien in lijn met de eerder genoemde ontwikkelingen en de omslag naar elektrisch rijden gaat mogelijk nog sneller dan verwacht. Steeds meer automerken hebben besloten om fossiele motoren volledig uit te faseren. Elektrische voertuigen worden steeds betaalbaarder, waardoor elektrisch rijden ook voor de niet-zakelijke rijder aantrekkelijker wordt. Bovendien neemt het aanbod van elektrische occasions toe en neemt de actieradius toe, waardoor de interesse in een elektrische auto toeneemt.

Dit groeiende aantal elektrische voertuigen heeft ook laadpunten nodig. Het aantal laadpunten in Nederland zal dus tijdig mee moeten groeien, zoals ook te zien is in onderstaande grafiek. De conclusie is dat er een behoorlijke opgave voor ons ligt om tijdig te zorgen voor voldoende laadinfrastructuur en om hier op een slimme manier mee om te gaan.

2) HVO staat voor Hydrotreated Vegetable Oil. Dit is diesel die gewonnen wordt uit afvalstoffen en plantaardige olie. De diesel kan in elke dieselmotor worden bijgetankt. CNG staat voor Compressed Natural Gas. Rijden op CNG zorgen voor een reductie van fijnstof, stikstofoxides en CO₂ ten opzichte van diesel en benzine.

3) Deze prognoses zijn eind 2021 gemaakt door Stichting ElaadNL, een samenwerking van de netbeheerders van Nederland.

4) In 2022 is het kabinet bezig met het verscherpen van de doelstellingen in de klimaatwet naar een CO₂ reductie van 55% t.o.v. 1990 in 2030 in plaats van het in 2022 nog geldende doel van 45% CO₂ reductie t.o.v. 1990.



Prognoses die eind 2021 gemaakt zijn door Stichting ElaadNL, een samenwerking van de netbeheerders van Nederland

Laadpalen zorgen voor een steeds grotere druk op de openbare ruimte. Hierom wordt er gezocht naar technische oplossingen om deze druk te verminderen. Dit wordt bijvoorbeeld gedaan door een laadpunt te combineren met straatmeubilair. Voorbeelden van dergelijke technische oplossingen zijn de laadlantarnpaal en ondergrondse laadpunten. Het voordeel van deze combinatie is dat er een straatmeubel minder is, waardoor de druk op de openbare ruimte minder is dan wanneer je twee aparte straatmeubels zou plaatsen. Er zijn nog veel technische, juridische en organisatorische uitdagingen om deze technieken grootschalig toe te passen. Hierom zet de gemeente Simpelveld hier op dit moment niet op in.

3. Regionaal en lokaal beleid

Regionaal beleid

Deze laadvisie legt een relatie met de Regionale Energie Strategie Zuid-Limburg, het regionale mobiliteitsbeleid en verschillende lokale beleidsstukken. De regio Parkstad kijkt op een aantal vlakken af van de landelijke gemiddelden. Zo daalt het aantal inwoners van de regio en is er sprake van vergrijzing en ontgroening. Ook is de regio zeer gericht op het gebruik van de auto, is het aantal elektrische auto's relatief laag net als het aantal laadpunten. Op enig moment zal hier dus een inhaalslag nodig zijn. Dit zorgt ervoor dat de uitdagingen waar de regio voor staat, anders zijn dan in andere regio's.



RES Zuid-Limburg

In de Regionale Energie Strategie Zuid-Limburg (REZL 1.0) is beschreven hoe vanuit Zuid-Limburg (waar de Stadsregio Parkstad Limburg een onderdeel van vormt) een bijdrage wordt geleverd aan het realiseren van de ambities uit het Klimaatakkoord. Daarbij gaat het vooral om de grootschalige duurzame opwek van elektriciteit en de verduurzaming van de gebouwde omgeving. Mobiliteit en elektrisch rijden zijn geen expliciete onderdelen van de RES, maar zijn er wel onlosmakelijk mee verbonden. Zo is bij

het opstellen van het energieprofiel van de regio de energievraag van mobiliteit in beeld gebracht. Door de toename van elektrisch vervoer en de daarmee samenhangende groei van de laadvraag zal dit profiel veranderen en neemt de elektriciteitsvraag de komende decennia naar verwachting alleen maar toe. Gelet op de actuele congestie op het elektriciteitsnetwerk (transportschaarste) is deze ontwikkeling erg belangrijk.

Maar elektrisch laden en de daardoor toenemende laadvraag zorgt niet alleen voor potentiële knelpunten. Slim laden kan een belangrijke bijdrage leveren aan het balanceren en flexibiliseren van het elektriciteitsstelsel. De link met duurzame opwek is daarbij relevant. Aansluitend op de RESZL 1.0 is een regionaal uitvoeringsproject gestart dat zich richt op grootschalig zon-op-dak en meervoudig ruimtegebruik. Hiermee worden onder meer de kansen verkend voor de opwek van duurzame elektriciteit boven parkeerplaatsen en de link met slimme laadinfrastructuur.

De RES Zuid-Limburg sluit aan op de PALET-systematiek (Parkstad Limburg EnergieTransitie) die eerder voor de regio Parkstad Limburg is ontwikkeld. Op grond daarvan streeft Parkstad naar energieneutraliteit in 2040.

Mobiliteitsplan Zuid-Limburg

In het Mobiliteitsplan Zuid-Limburg wordt de richting van het mobiliteitsbeleid van Zuid-Limburg beschreven. Voor de verduurzaming van de mobiliteit in de regio wordt ingezet op de reductie van emissie van de huidige voertuigen, emissieloos rijden voor zowel personenvervoer als goederenvervoer, voldoende laadpunten, stimuleren van deelmobiliteit en gedragsverandering. Verder zet de regio in op pilots en innovaties zoals Mobility as a Service en Talking Traffic.



RAL-Zuid

In verschillende samenwerkingsregio's wordt uitvoering gegeven aan de NAL. De gemeente Simpelveld is onderdeel van NAL-regio Zuid. Deze bestaat uit de provincies Noord-Brabant en Limburg. De samenwerkingsregio Zuid heeft de NAL vertaald naar regionaal beleid. Dit is de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuid (RAL-Zuid). In de RAL is bepaald dat de regio ernaar streeft over te gaan naar proactieve en strategische plaatsing. Dit in tegenstelling tot het ad-hoc plaatsen van laadpalen wanneer er een laadpunt wordt aangevraagd. Deze strategische en proactieve aanpak zorgt voor een balans in laadvraag en laadaanbod.

Lokaal beleid

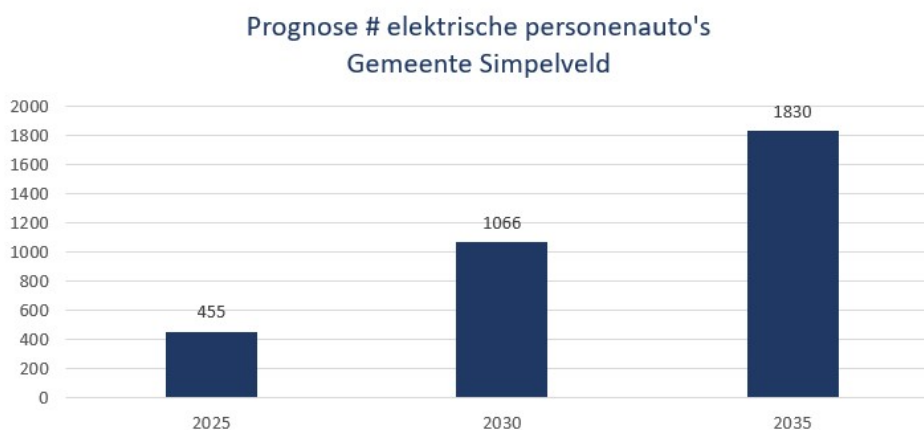


Mobiliteitsplan Simpelveld 2022

In het mobiliteitsplan Simpelveld 2022 staat beschreven hoe de gemeente omgaat met mobiliteit in de gemeente. Over laadinfrastructuur is opgenomen dat, om klaar te zijn voor de toenemende vraag naar openbare laadpalen, de komende jaren op strategische plaatsen openbare laadpalen worden geplaatst nabij winkels, voorzieningen of toeristische locaties. Deze laadvisie sluit hierop aan.

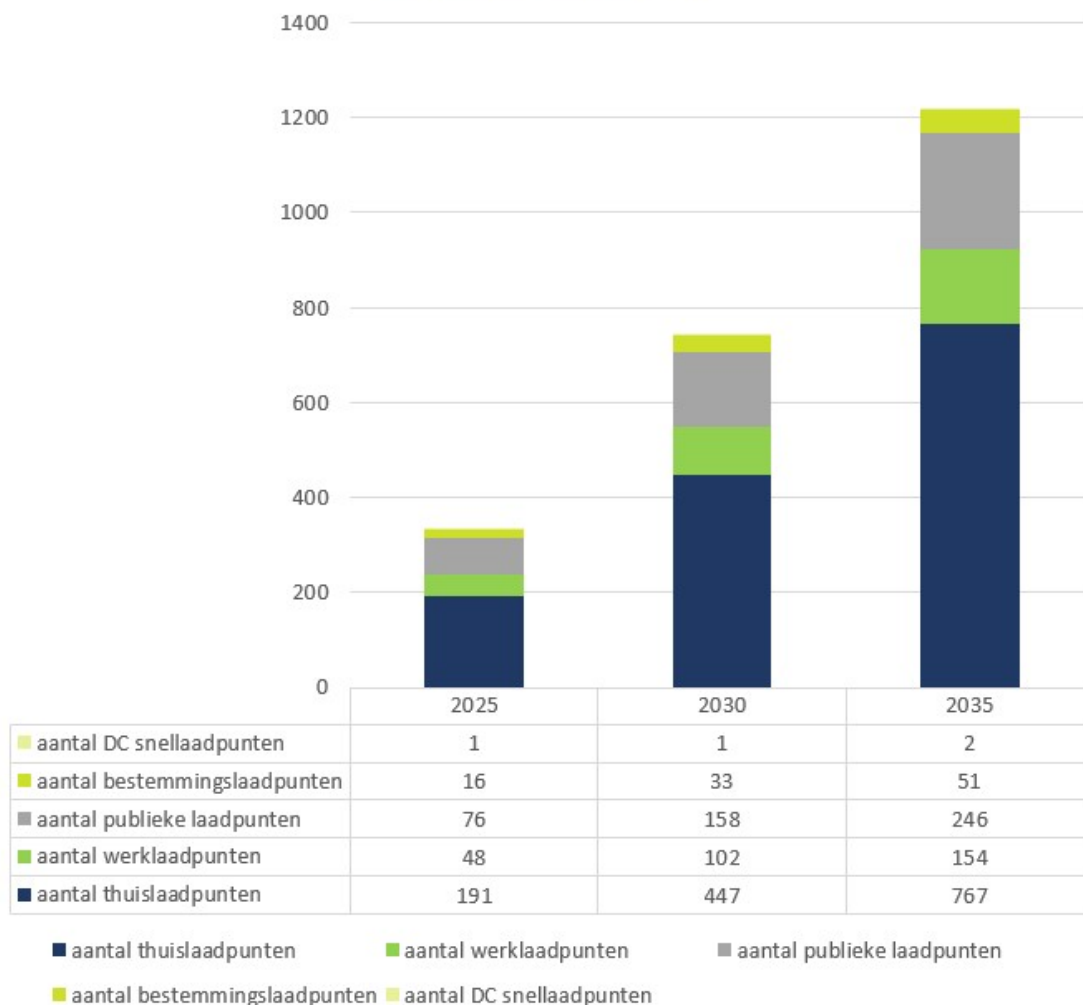
Prognoses van de gemeente Simpelveld

In dit hoofdstuk wordt de cijfermatige stand van zaken en prognoses van de gemeente Simpelveld beschreven. Hieronder is een grafiek weergegeven met de prognoses voor het aantal elektrische voertuigen in de gemeente Simpelveld. Dit aantal zal meer dan gaan verviervoudigen tussen 2025 en 2035 tot bijna 2.000 elektrische personenauto's. Op het moment van schrijven zijn er 5 publieke laadpunten in Simpelveld.



Onderstaande grafiek geeft de verwachting weer van het aantal laadpunten dat nodig zal zijn om deze voertuigen te kunnen laden. Deze verwachting is gebaseerd op prognosecijfers die zijn opgesteld door ElaadNL. Zij hebben deze cijfers gebaseerd op verschillende data zoals: demografie, soorten woningen, aantal auto's per huishouden. Dit zijn de best beschikbare cijfers op dit moment en worden breed in Nederland toegepast.

Prognose # laadpunten naar soort Gemeente Simpelveld



De verwachte laadpunten in de prognose zijn onderverdeeld in vier categorieën: thuislaadpunten, werklaadpunten, publieke laadpunten en bestemmingslaadpunten:

- Thuislaadpunten:** Laadpunten die op privaat terrein staan om te laden bij het huis van een e-rijder.
- Werklaadpunten:** Laadpunten die op privaat of semipubliek terrein staan om bij het werk te laden.
- Publieke laadpunten:** Laadpunten die in de publieke ruimte staan.
- Bestemmingslaadpunten:** Laadpunten die op een plek staan in de semipublieke of private ruimte, maar niet thuis of op werk, bijvoorbeeld bij de supermarkt.

Zoals in de bovenstaande grafiek duidelijk te zien is, zal het grootste deel van het benodigde aantal laadpunten thuis of bij het werk gerealiseerd moeten worden. Wanneer dit echter niet gebeurt zullen deze laadpalen in de publieke ruimte gerealiseerd moeten worden. Dit zal een grote impact op de openbare ruimte hebben.

Deze prognoses gelden niet als doelstelling en zijn niet in beton gegoten. Wel geven deze prognoses inzicht in de opgave en de verwachting voor de toekomst, zodat voorbereidingen kunnen worden getroffen voor de ontwikkelingen die eraan zitten te komen.

4. Algemene uitgangspunten

In dit hoofdstuk wordt beschreven welke algemene uitgangspunten de gemeente Simpelveld hanteert voor de uitrol van laadinfrastructuur en elektrische vervoer. De uitgangspunten zijn niet volgordelijk en het gaat niet om een prioritering. Deze uitgangspunten zijn geformuleerd samen met de gemeenten Beekdaelen, Brunssum, Heerlen, Landgraaf en Voerendaal en sluiten aan bij de NAL en de RAL-Zuid.

De ladder van laden

Om te kunnen voorzien in de laadbehoefte van elektrische voertuigen realiseren de gemeente Simpelveld samen met inwoners, bedrijven en organisaties een mix van laadinfrastructuur. Deze mix bestaat uit private, semipublieke en publieke laadpalen. Hieronder staat beschreven wat deze categorieën inhouden.

Private laadpalen staan op privaat terrein. Private laadpunten staan dus bijvoorbeeld op de oprit van een eigen woning of op een parkeerterrein van een bedrijf. Ook kan het zijn dat er een privaat laadpunt aanwezig is op een terrein dat voor een selectieve groep toegankelijk is, bijvoorbeeld voor de bewoners van een appartementencomplex.

Semipublieke laadpalen staan op privaat terrein, maar zijn wel toegankelijk voor derden. Dit zijn bijvoorbeeld laadpalen bij een bedrijf met een voor bezoekers toegankelijke parkeerplaats, zoals een supermarkt of een ziekenhuis. Ook locaties die slechts beperkt publiek toegankelijk zijn omdat ze bijvoorbeeld achter een slagboom staan, vallen in deze categorie.

Publieke laadpalen staan in de openbare ruimte op grond van de gemeente en zijn voor iedereen vrij toegankelijk. Iedereen met een elektrisch voertuig mag ze gebruiken. Bij een publieke laadpaal zijn altijd één of twee parkeervakken gereserveerd voor het laden van elektrische voertuigen. Op deze gemarkeerde plekken mag je alleen staan als je ook aan het laden bent.

Bij de realisatie van laadinfrastructuur hanteert de gemeente Simpelveld de 'ladder van laden'. Dit houdt in dat er allereerst aangestuurd wordt op de realisatie van laadpunten op privaat en semipubliek terrein. De openbare ruimte is immers schaars. Laadpalen in de openbare ruimte brengen een ruimteclaim met zich mee en leiden bovendien tot een verschuiving van het parkeren op privaat terrein naar parkeren op publiek terrein. Laadpunten op eigen terrein zijn bovendien vaak goedkoper en bieden meer laadzekerheid.

Naast de indeling private, semipublieke en publieke laadpunten zijn er ook nog andere (tussen)oplossingen die niet in deze indeling te vangen zijn. Bijvoorbeeld de Verlengd Private Aansluiting (VPA) of een privaat laadpunt in de publieke ruimte (zoals met een kabelgoot). De gemeente verleent geen medewerking aan deze laadpunten. Zie bijlage 1 voor de toelichting.

Relevante partijen worden betrokken bij de uitrol van laadinfrastructuur en de opkomst van elektrisch vervoer

Op basis van de prognoses komt ongeveer 2/3 van de laadinfrastructuur in de regio op privaat of semipubliek terrein. De gemeente heeft maar een kleine rol in de realisatie van deze laadpunten. Wel is het van belang om te communiceren en om samen te werken om laadinfrastructuur op privaat terrein te stimuleren, zoals ook is vastgelegd in de ladder van laden.

In de gemeente Simpelveld vinden het dan ook belangrijk om inwoners en bezoekers van onze gemeente goed te informeren over laadinfrastructuur. Potentiele e-rijders worden op de hoogte gebracht van de plannen voor grootschalige uitrol. Dit kan een extra stimulans zijn voor mensen die nu nog twijfelen om de overstap naar elektrisch rijden te maken. Ook is het van belang om goed te communiceren over de gehanteerde uitgangspunten voor de plaatsing van (publieke) laadinfrastructuur (zie het hoofdstuk 6). Het is belangrijk dat inwoners en andere belanghebbenden op de hoogte zijn van de opgave die ons te wachten staat en hoe de gemeente hier invulling aan gaat geven.

Verder informeert de gemeente Simpelveld haar inwoners over slim laden. Het is niet vanzelfsprekend dat particulieren een laadpunt aanschaffen dat slim kan laden. Het is belangrijk om slim laden te stimuleren, ook op privaat en semipubliek terrein. Dit doet de gemeente Simpelveld door naar inwoners te communiceren over de voordelen van slim laden op privaat terrein.

Bedrijven en instellingen

Daarnaast ziet de gemeente Simpelveld mogelijkheden voor bedrijven en instellingen in de regio om laadinfrastructuur op eigen terrein te realiseren. Deels wordt dit al ingevuld op basis van het Bouwbesluit en European Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III) waarin staat dat bij bestaande utili-

teitsgebouwen met meer dan 20 parkeerplekken vanaf 2025 minimaal 1 laadpunt gerealiseerd moet zijn. Er zijn mogelijkheden voor bedrijven om hun laadpunten open te stellen voor inwoners. Het is momenteel echter nog onduidelijk wat de organisatorische en juridische mogelijkheden en consequenties hiervan zijn.

Nieuwbouw

Verder is het volgens het Bouwbesluit verplicht om bij nieuwbouw of grootschalige renovatie van woningbouw waar meer dan 10 parkeervakken op particulier terrein worden aangelegd, bij elk parkeervak leidinginfrastructuur aan te leggen. Hierdoor wordt het gemakkelijker om laadinfrastructuur te realiseren in de toekomst. Bij nieuw te bouwen utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken moet dit bij 1 op de 5 parkeervakken en dient er minimaal 1 laadpunt gerealiseerd te worden. Bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan 20 parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2025 minimaal 1 op-laadpunt zijn aangelegd.

VvE en huurders

Sommige VvE's en woningcorporaties kunnen laadpunten realiseren op collectief privaat terrein. Vaak is het echter lastig om een laadpaal in een appartementencomplex met VvE te ontwikkelen door de lastige besluitvorming die hieraan vastzit, het gedeelde eigendom van de grond of een gebrek aan kennis. De gemeente ondersteunt VvE's en woningcorporaties met informatie en kennis. Conform de afspraken in de collectieve concessie (zie hoofdstuk 6) is het voor bewoners van VvE complexen die op privaat terrein een parkeervoorziening hebben en daar in principe een laadpunt kunnen realiseren niet mogelijk om een laadpaal aan te vragen via het 'paal volgt auto' principe.

5. Uitgangspunten voor publieke laadinfrastructuur

In dit hoofdstuk beschrijven hoe de gemeente Simpelveld omgaat met de plaatsing en exploitatie van publieke laadpalen. Ongeveer 1/3 van de laadinfrastructuur in de gemeente zal in de publieke ruimte komen te staan. De gemeenten staan aan de lat om deze laadinfrastructuur te (laten) realiseren. Dit gebeurt door een Charge Point Operator (CPO).

Een balans van laadvraag en laadaanbod

De gemeente Simpelveld streeft naar een balans tussen de vraag en het aanbod van publieke laadinfrastructuur. Dit is een uitwerking van het standpunt in de NAL dat laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de ontwikkeling van elektrisch vervoer. Als er namelijk te weinig laadinfrastructuur is, dan remt dit de ontwikkeling van elektrisch vervoer.

In de RAL is bepaald dat de regio ernaar streeft over te gaan naar proactieve en strategische plaatsing. Dit in tegenstelling tot het ad-hoc plaatsen van laadpalen wanneer er een laadpunt wordt aangevraagd. Deze strategische en proactieve aanpak zorgt voor een balans in laadvraag en laadaanbod.

De strategische plaatsing van laadpalen houdt in dat laadpalen niet alleen worden geplaatst op de plek waar er vraag is, maar dat er wordt nagedacht over hoe er een coherent netwerk van laadinfrastructuur in de gemeente ontstaat.

Proactieve plaatsing van laadinfrastructuur betekent dat er niet alleen wordt geplaatst op het moment dat er vraag is naar een laadpunt. Er wordt geplaatst op basis van prognoses over waar in de toekomst vraag is. Op deze manier wordt er dus iets eerder geplaatst dan er vraag is. Dit zorgt ervoor dat de laadinfrastructuur op tijd aanwezig is. Lange doorlooptijden bij de plaatsing van een laadpaal zorgen dan niet direct voor een tekort aan laadinfrastructuur.

Om te zorgen voor deze proactieve en strategische plaatsing heeft de Regio Zuid namens de deelnemende gemeenten een collectieve aanbesteding in de markt gezet voor de plaatsing van publieke laadpalen in de regio. Deze concessie loopt in de periode van 2020 tot 2024. De exploitatieperiode van deze laadpalen is tot 2030. Hieronder staan de belangrijkste afspraken zoals deze in de concessie gemaakt zijn:

De concessieafspraken

Proactieve plaatsing via een plankaart

De gemeente Simpelveld gaat steeds meer proactief en strategisch laadinfrastructuur plaatsen om de groei van elektrisch vervoer te kunnen blijven faciliteren. Proactieve plaatsing heeft in de collectieve concessie inmiddels plaatsgevonden op basis van een plankaart. Een plankaart is een kaart met daarop laadlocaties waar op het moment van het opstellen niet noodzakelijk een concrete laadvraag is. Het aantal en de locaties van de laadpalen worden bepaald aan de hand van monitoringsdata en prognoses voor de vraag naar laadinfrastructuur in de publieke ruimte. Er zijn twee van deze plankarten gemaakt in 2021 en 2022. Tot en met 2024 zullen er geen nieuwe plankarten meer gemaakt worden.

Paal volgt auto

Om elektrisch vervoer te faciliteren moet iedereen die een elektrische auto wil deze ook kunnen opladen. Een e-rijder kan hiervoor, mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan, een laadpaal in de publieke ruimte aanvragen als er geen laadpaal (voorzien) is. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden in de huidige concessie is dat er:

- Of geen publieke laadpaal aanwezig is op maximaal 300 meter reële loopafstand van het woon- of werkadres.
- Of de bestaande publieke laadpaal een verbruik heeft van meer dan 3.500 kWh per laadpaal (verdeeld over twee laadpunten) of een jaar elke maand meer dan 5 unieke gebruikers heeft.

Een aanvraag voor een laadpaal kan gedaan worden door een inwoner, een werkende in de gemeente of door de gemeente Simpelveld.

Door de gemeente aangewezen laadpunten (strategische plaatsing)

Het is mogelijk voor de gemeente Simpelveld om een laadpaal aan te vragen waar de gemeente deze graag wil, zonder dat daar een concrete vraag aanwezig is, monitoring aangeeft dat er vraag is of deze op de plankaart aanwezig is. Hierbij geldt wel dat de gemeente een vergoeding van € 1.500,- betaalt indien het verbruik van de laadpaal (twee laadpunten) in het tweede volledige jaar na plaatsing minder is dan 2.000 kWh.

Plaatsing op basis van monitoring

Naast plaatsing op basis van het principe 'paal volgt auto' en proactieve, strategische plaatsing kunnen er ook publieke laadpalen geplaatst worden op plekken waar het verbruik van een laadpaal hoog is, zonder dat er een aanvraag van een e-rijder is binnengekomen. De gemeente hoeft hier geen extra bijdrage voor te betalen.

Verkeersbesluit

Voor elke laadpaal die in de publieke ruimte geplaatst wordt, moet een verkeersbesluit genomen worden. De gemeente is altijd verantwoordelijk voor de locatiekeuze. Proactieve plaatsing met behulp van een plankaart zorgt ervoor dat mogelijk is om meerdere verkeersbesluiten in één keer te nemen. Het gaat dan om alle verkeersbesluiten die genomen moeten worden voor de laadlocaties op de plankaart. Een verkeersbesluit met meerdere laadlocaties tegelijkertijd wordt een verzamelverkeersbesluit genoemd.

Tegen een verkeersbesluit kan bezwaar worden ingediend. Wanneer er een bezwaar wordt ingediend tegen een locatie in het verzamelverkeersbesluit, wordt deze specifieke locatie uit het verzamelverkeersbesluit gehaald en wordt dit bezwaar apart behandeld. Het verzamelverkeersbesluit voor de overige locaties kan dan alsnog doorgaan.

Bebording

Bij een parkeervak dat is gereserveerd voor het laden voor elektrische voertuigen staat bord E08 met de tekst erop: 'opladen elektrische voertuigen.' Wanneer dit bord bij een parkeervak staat, betekent dit dat er op dit parkeervak slechts geparkeerd mag worden wanneer de elektrische auto bezig is met opladen. Wanneer het voertuig is volgeladen mag het voertuig daar dus niet meer staan. Wanneer dit bord er staat is het dus ook mogelijk om daarop te handhaven. De gemeente Simpelveld gaat hier praktisch mee om, omdat het niet realistisch is te verwachten dat een auto direct of bijvoorbeeld midden in de nacht verplaatst wordt.



Wanneer er een laadpaal in de publieke ruimte geplaatst wordt, dan wordt in principe direct een verkeersbord bij beide parkeervakken waar de laadpaal staat geplaatst. In specifieke gevallen, bijvoorbeeld in het geval van een hoge parkeerdruk wordt hiervan afgeweken en wordt slechts één parkeervak bebord. Het tweede parkeervak wordt vervolgens bij bebord en gereserveerd als het gebruik van de laadpaal een bepaald niveau bereikt.

Vrije keuze energieleverancier (VKE)

Vrije keuze energieleverancier is een techniek waarbij de gebruiker van de laadpaal zelf kan kiezen van welke energieleverancier de stroom is die geladen wordt. Deze techniek gaat monopoliewerking van Charge Point Operators (CPO's, de laadpaalexploitanten) tegen en maakt de koppeling tussen duurzame elektriciteit en laden mogelijk. Deze techniek is in 2022 nog niet mogelijk. We houden de ontwikkelingen in de gaten en verwelkomen pilots in deze techniek. In de concessie is opgenomen dat deze techniek wordt ontwikkeld. Het is nog onduidelijk wanneer deze kan worden toegepast.

Aanvullend op de concessie

Technieken

Slim laden en Vehicle to Grid kan zowel in de openbare ruimte als in de semipublieke en private ruimte worden toegepast. Ondanks dat er in 2022 nog geen grootschalige toepassingen zijn voor slim laden is het voorbereiden van het netwerk en de promotie van slim laden van belang vanwege de rol die slim laden heeft in de energietransitie. Slim laden gaat naar verwachting in de toekomst bijdragen om netwerkcongestie te verminderen, door langer en langzamer te laden wanneer de druk op het elektriciteitsnet hoog is. Om dit te kunnen doen is het van belang dat laadpunten die worden gerealiseerd (zowel in de publieke, semipublieke, als private ruimte) de technische mogelijkheid hebben om slim te laden.

Wij stimuleren slim laden door informatie te verschaffen en ervoor te zorgen dat alle palen die in de publieke ruimte worden geplaatst de technische mogelijkheid hebben tot slim laden. Dit is in de periode 2020 tot 2024 geborgd in de collectieve concessie.

Koppeling van duurzame elektriciteit en laden

De gemeente Simpelveld is voorstander van de koppeling tussen duurzame opwek van elektriciteit en laden. Er zijn meerdere manieren waarop dit kan. Aan de ene kant kan de eigen duurzaam opgewekte stroom gebruikt worden om de accu van de auto op te laden. Dit kan door een privaat laadpunt te gebruiken. De andere optie is door VKE te realiseren. Momenteel is dit nog niet mogelijk, maar de ontwikkelingen worden in de gaten gehouden.

Een andere optie is de combinatie tussen laden en zonnepalen op een overdekte parkeerplaats. De elektriciteit die wordt opgewekt met de zonnepanelen wordt direct naar de laadpalen gestuurd om elektrische auto's op te laden. In het kader van het regionale RES-project 'Grootschalige opwek zon-opdak en meervoudig ruimtegebruik' onderzoekt de regio de mogelijkheden om dit te realiseren en/of te stimuleren, rekening houdend met de huidige beperkingen van het netwerk.

Social charging

Onderzoek laat zien dat laadpaalkleven (het voor lange tijd bezet houden van een laadpaal zonder dat er (nog) geladen wordt) maar weinig voorkomt. Laadpaalkleven kan ervoor zorgen dat andere e-rijders geen gebruik meer kunnen maken van een laadpaal. Hierop kan gehandhaafd worden, bijvoorbeeld door boetes uit te delen, maar dit is niet altijd wenselijk en mogelijk. Het is bijvoorbeeld niet altijd duidelijk hoelang een auto al volgeladen bij een laadpaal staat.

Wanneer er klachten binnenkomen over laadpaalkleven in een wijk dan wordt zoveel mogelijk social charging toegepast. Dit betekent dat er gereageerd wordt op klachten door niet direct een boete op te leggen, maar bijvoorbeeld door handhaving te vragen om een bericht bij het voertuig achter te laten. Door aan de laadpaalklever uit te leggen dat er door zijn of haar gedrag overlast wordt veroorzaakt kan een groot deel van de overlast worden verholpen.

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit is een duurzamere vorm van mobiliteit dan eigen autobezit. Wanneer deelmobiliteit elektrisch is, versterkt dit de duurzaamheidswinst. Bij de realisatie van elektrische deelmobiliteit in de openbare ruimte moet er een laadpaal in de publieke ruimte gerealiseerd worden. Wanneer er een aantoonbare behoefte is aan deelmobiliteit werkt de gemeente Simpelveld mee aan de realisatie van een laadpaal in de publieke ruimte.

De laadbehoefte van verschillende doelgroepen en modaliteiten op verschillende locaties

Bij de plaatsing van laadinfrastructuur in de publieke ruimte wordt er rekening mee gehouden dat verschillende gebruikers en doelgroepen kunnen laden en dat het aanbod zo veel mogelijk aansluit bij hun specifieke laadbehoeftes. De volgende doelgroepen worden onderscheiden:

Inwoners van de gemeente Simpelveld moeten op termijn kunnen laden in de publieke ruimte wanneer ze zelf geen laadpunt op privaat terrein kunnen realiseren. Het is van belang dat alle inwoners elektrisch kunnen laden nabij hun huis om de transitie naar elektrisch vervoer niet in de weg te staan.

Werkenden in de gemeente Simpelveld hebben behoefte om doordeweeks en overdag te laden in de buurt van hun werk. Dit is een interessante groep om te kijken naar koppeling met duurzame opwek en slim laden omdat er overdag in de regel een overschot is aan duurzaam opgewekte elektriciteit. We stimuleren de koppeling van vraag en aanbod om de druk op het elektriciteitsnet te verlichten.

Toeristen, recreanten en dagjesmensen hebben grofweg dezelfde laadbehoefte als forenzen, alleen is de aanstroom van toeristen veel minder constant dan die van forenzen. Ook hebben forenzen vooral een laadbehoefte door de week, waar toeristen, recreanten en dagjesmensen een grotere laadbehoefte hebben in het weekend en in vakantieperiodes.

Snelladen

Snelladers laden met een vermogen van meer dan 50 kW, waardoor de batterij van de auto snel weer vol is. De lader heeft een zwaardere netaansluiting dan een regulier laadpunt. Door de kosten die verbonden zijn aan het realiseren van een snellader, is het laadtarief bij een snellader vaak hoger dan dat van een regulier laadpunt. Snelladers zijn bedoeld als aanvulling op een netwerk van reguliere laadpunten. Ze worden gebruikt wanneer de actieradius van een elektrisch voertuig niet genoeg is om op de bestemming te komen en er snel bijgeladen moet worden om weer op weg te kunnen. De impact van snelladers op het elektriciteitsnetwerk is vele malen groter en het toepassen van smart charging is bij snelladers niet mogelijk. Hierdoor draagt snelladen veel minder bij aan de energietransitie en heeft dit nadelige effecten op het beschikbare netwerk, waarvoor nu al een opnamestop is afgekondigd. Snelladen wordt gezien als een waardevolle aanvulling op het reguliere netwerk van laadinfrastructuur met name op privaat terrein en/of langs snel- en hoofdwegen. Om die reden werkt de gemeente Simpelveld vooralsnog niet mee aan het uitgeven of beschikbaar stellen van openbare ruimte voor het realiseren van publieke snellaadinfrastructuur. De gemeente Simpelveld staat in beginsel positief tegenover private initiatieven, bijvoorbeeld de realisatie van snelladers bij bestaande tankstations. De gemeente Simpelveld zal hierbij wel toetsen op onwenselijke bijeffecten en binnen haar mogelijkheden hierop acteren. Bijvoorbeeld als het gaat om de realisatie van een private snellader in een gebied waar extra verkeersstromen onwenselijk zijn.

Laadpleinen

Een laadplein ontstaat wanneer er meerdere laadpalen bij elkaar staan. Laadpleinen zijn wenselijk op locaties waar er weinig ruimte is om verspreid door de wijk losse laadpalen te plaatsen of waar laadpalen niet goed in het straatbeeld passen. In de gemeente Simpelveld zijn op dit moment geen locaties waar

een laadplein behoort tot een wenselijke optie. Hierom zet de gemeente Simpelveld niet in op de realisatie van laadpleinen.

Bedrijventerreinen

Naast de particuliere sector worden in het goederenvervoer steeds meer stappen gezet in de verduurzaming van het wagenpark. De Total Cost of Ownership (TCO) voor elektrische voertuigen is nog steeds lager waardoor de keuze voor duurzaam ook financieel steeds meer voor de hand ligt. De verwachting is dat wanneer dit omslagpunt bereikt is, de transitie in deze sector een stuk sneller zal gaan dan in de particuliere sector. Net als voor de particuliere sector geldt dat het de voorkeur geniet om de laadinfrastructuur voor de voertuigen op privaat terrein te realiseren. Wanneer dat niet lukt kan er gezocht worden naar collectieve oplossingen op (semi)publieke grond.

Belangrijk om hierbij te noteren is wel dat het realiseren van laadinfrastructuur voor goederenvervoer, door de grote vermogens die daarvoor nodig zijn, vaak geen eenvoudige opgave is. Door transport-schaarste is het voor bedrijven niet altijd mogelijk om voldoende aansluitcapaciteit te realiseren voor laadinfrastructuur op de bestaande netaansluiting. Het aanvragen van een nieuwe grootverbruikersaansluiting is in de meeste gevallen ook niet mogelijk. Dit maakt dat er gezocht moet worden naar creatieve oplossingen, zoals de combinatie met duurzame opwek.

Omdat de elektrificering van het wagenpark van bedrijven een belangrijke stap is in de verduurzaming van het Nederlands wagenpark willen de gemeente Simpelveld bedrijven helpen om toch de overstap naar elektrisch vervoer te kunnen maken. Daarom denkt zij mee met initiatiefnemers over de realisatie van collectieve oplossingen in de publieke of private ruimte. In het kader van het regionale RES-project 'Grootschalige opwek zon-op-dak en meervoudig ruimtegebruik' onderzoeken de regio de mogelijkheden om dit te realiseren en/of te stimuleren, rekening houdend met de huidige beperkingen van het netwerk. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het realiseren van combinaties tussen lokale opwek/opslag en laadinfrastructuur.

Een deel van het wagenpark van bedrijven zal overigens geladen kunnen worden op de publieke laadinfrastructuur die vanuit de collectieve concessie wordt gerealiseerd. Wanneer een aanvrager voldoet aan de criteria om een publieke laadvoorziening aan te vragen kan dit een oplossing bieden. Dit zal voornamelijk relevant zijn voor bestelbussen en andere bedrijfswagens die in de avonduren in woonwijken geparkeerd worden.

Licht elektrische voertuigen

Op dit moment is er geen aanleiding om laadpunten voor licht elektrische voertuigen zoals e-bike, e-steps, e-scooters en biro's in de publieke ruimte te plaatsen. Op de locaties waar vraag is om licht elektrische voertuigen te plaatsen kan dit op private grond geregeld worden. Eigenaren van bijvoorbeeld restaurants bij recreatiegebieden kunnen aanbieden om accu's van licht elektrische voertuigen op te laden. Dit kwam op een normaal stopcontact.

Laadpunten in de openbare ruimte voor licht elektrische voertuigen kunnen dan ook niet worden aangevraagd. Verder is het niet toegestaan om, dan wel met een passend tussenstuk, licht elektrische voertuigen op te laden op een publiek laadpunt dat daar niet specifiek voor bedoeld is.

Een goede ruimtelijke inpassing

Bij de inpassing van laadpalen in de openbare ruimte zorgt de gemeente Simpelveld voor een goede aansluiting bij het geldende parkeerregime, bestaande beleidskaders en voor een geschikte en wenselijk locatie. Dit wordt gedaan door rekening te houden met gebiedskenmerken. Ook streeft de gemeente Simpelveld ernaar om laadpalen niet té prominent in het straatbeeld te plaatsen en om laadinfrastructuur te plaatsen waar deze de minste druk op de openbare ruimte geeft, bijvoorbeeld bij blinde zijgevels in plaats van voor de voordeur. Wel moeten laadpalen zichtbaar en vindbaar zijn.

Verder streeft de gemeente Simpelveld ernaar dat laadinfrastructuur geen extra verkeer aantrekt dat leidt tot overlast. Laadpunten moeten niet op plekken worden geplaatst waar ze zorgen voor hinder wanneer verkeer naar het laadpunt onderweg is en doen aan de normen conform de richtlijnen van het CROW.

Het integreren van laadpunten in andere objecten, zoals lichtmasten, wordt met regelmaat genoemd als interessante oplossing. Dergelijke innovaties (laadlantaarnpalen, ondergrondse laadpunten) zijn echter in ontwikkeling en nog niet geschikt voor grootschalige uitrol. De landelijke ontwikkelingen worden gevolgd en kansen worden beoordeeld en benut wanneer deze zich voordoen.

Laadlocaties

De gemeente is altijd verantwoordelijk voor de uiteindelijke locatiekeuze. Het vinden van een goede locatie voor laadpalen in de openbare ruimte is van belang. Laadpalen staan er vaak voor langere tijd en een goede locatie kan bezwaren en weerstand minimaliseren. Laadpalen die in de collectieve concessie zijn neergezet staan er tot 2030. Daarna wordt besloten wat er met deze laadpalen wordt gedaan.

In deze sectie worden belangrijkste aspecten waar we rekening mee houden bij de locatiekeuze voor publieke laadpalen beschreven. Een uitgebreider toetsingskader zit in bijlage 1. De locatiekeuze is echter altijd maatwerk en de gemeente Simpelveld houdt dan ook rekening met de specifieke locatiemerken en het geldende parkeerregime.

1. **Spreiding**

De gemeente Simpelveld streeft naar een dekkend netwerk aan laadinfrastructuur, waarbij binnen 300 meter van een concrete laadbehoefte in de publieke ruimte een laadpaal staat om aan deze laadvraag te voldoen. De 'paal volgt auto' categorie die op basis van de collectieve concessie wordt gerealiseerd, zorgt ervoor dat dit netwerk van laadinfrastructuur steeds verder wordt uitgebreid.

2. **Clustering**

Wanneer er een laadpaal geplaatst wordt in een gebied waar al een netwerk van laadinfrastructuur aanwezig is, wordt deze zoveel mogelijk bij een reeds bestaande laadpaal gerealiseerd. Hierdoor wordt de druk die de laadpaal op de openbare ruimte heeft beperkt.

3. **Altijd bij minstens 2 parkeervakken**

Een laadpaal wordt in de regel geplaatst op een locatie waar twee parkeervakken gebruik kunnen maken van de laadpaal. Dit wordt gedaan om ervoor te zorgen dat de businesscase van de laadpaal goed blijft.

4. **Locaties in gebieden met parkeerdruk**

Op locaties met een hoge parkeerdruk streeft de gemeente Simpelveld ernaar om toch voldoende laadinfrastructuur te realiseren. Parkeerdruk vormt geen reden om geen laadinfrastructuur te plaatsen. Wanneer het realiseren van een laadpaal vanwege parkeerdruk echt niet gaat dan wordt gezocht naar een passende oplossing. Dit wordt in eerste instantie gedaan door te zoeken naar locaties die net buiten het gebied met een hoge parkeerdruk liggen. Hierbij wordt een loopafstand van 500 meter geaccepteerd in plaats van de gebruikelijke 300 meter. Ook wordt gezocht naar private parkeerterreinen die hun parkeerterrein willen openstellen voor elektrische auto's.

5. **De blauwe zone**

In Simpelveld is een blauwe zone aanwezig. De gemeente Simpelveld streeft ernaar om laadpalen zo veel mogelijk buiten de blauwe zone te plaatsen zolang op deze manier aan de vraag kan worden voldaan.

6. **Aanpassingen aan de openbare ruimte**

De openbare ruimte wordt niet aangepast om de inpassing van een aangevraagde laadpaal mogelijk te maken. Zo wordt het trottoir niet verbreed en leggen we geen extra parkeervakken aan tenzij dit binnen een reconstructie mogelijk is.

7. **Maatwerk**

Er zijn locaties waar de situatie dusdanig complex is dat deze niet met bovenstaande criteria beoordeeld kan worden. Voor dergelijke locaties is maatwerk nodig. De gemeente Simpelveld houdt daarbij rekening met een goede ruimtelijke inpassing en met de businesscase van de Charge Point Operator. In overleg met de Charge Point Operator wordt gekeken wat er gerealiseerd kan worden in deze situaties.

8. **Parkeren voor mindervaliden**

De gemeente Simpelveld vindt het momenteel niet realistisch om (alle) openbare invalideparkeervakken te voorzien van een laadpunt. Wel wil de gemeente Simpelveld indien mogelijk en realistisch meewerken aan het realiseren van een laadpaal bij een parkeervak op kenteken. De gezamenlijke concessie in de periode 2020-2024 voorziet hierbij niet in een standaard aanpak, maar het is mogelijk hier nadere afspraken over te maken. De gemeente Simpelveld behandelt aanvragen voor laadpalen bij invalidenparkeerplaatsen per geval apart en kijken welke mogelijkheden er zijn om de realisatie van een laadpaal te realiseren. Hier wordt rekening gehouden met de ruimtelijke inpassing van de laadpaal. Door het CROW zijn er richtlijnen opgesteld waar een invalidenparkeerplaats aan moet voldoen.

Bijlage 1: Plaatsingscriteria voor publieke laadpalen

Voorwaarden van laadpalen die zijn vastgelegd in de collectieve concessie

De laadpaal wordt standaard geleverd in de huisstijlkleur grijs RAL9007 en alle bestickering in grijs tint. De gemeente mag, in overleg, tegen meerkosten kiezen voor een afwijkende kleur. De meerkosten per laadpaal bedragen € 300,-.

Bij het plaatsen van de laadpalen zijn, tenzij nadere afspraken worden gemaakt, de volgende voorwaarden van toepassing:

- i. Componenten van de laadpaal dienen altijd bereikbaar te zijn:
 - Het serviceluik inclusief cilinderslot;
 - De RFID-reader;
 - De sockets.
- ii. Bij plaatsing op een trottoir dient minimaal 125 cm vrije doorgangruimte op het trottoir aanwezig te zijn.
- iii. Bij haaks parkeren achter de trottoirband is afstand tussen laadpaal en trottoirband minimaal 60 cm. Let op: uitgangspunt ii heeft altijd voorrang op uitgangspunt iii.

Wanneer de afstand tussen laadpaal en trottoirband kleiner is dan 60 cm, dan dienen er maatregelen getroffen te worden. Bijvoorbeeld een aanrijdbeveiliging.
- iv. Bij langs parkeren achter de trottoirband is afstand tussen laadpaal en trottoirband minimaal 60 cm. Let op: uitgangspunt ii heeft altijd voorrang op uitgangspunt iv.

Wanneer de afstand tussen laadpaal en trottoirband kleiner is dan 60 cm, dan dienen er maatregelen getroffen te worden. Bijvoorbeeld een aanrijdbeveiliging.
- v. Bij zowel haaks als langs parkeren voor of zonder trottoirband dient de laadpaal zodanig geplaatst te worden dat er zoveel mogelijk ruimte voor de elektrische auto beschikbaar blijft om te kunnen parkeren. Bij deze situaties dienen er maatregelen getroffen te worden, bijvoorbeeld een aanrijdbeveiliging.
- vi. Bij haaks en langs parkeren wordt de laadpaal tussen 2 parkeervakken in geplaatst en bij harp parkeren tussen 4 parkeervakken in.
- vii. Bij plaatsing in onverharde grond (bijvoorbeeld gras of zand) dient rondom de laadpaal grondversteviging te worden aangebracht.

Aanvullende plaatsingscriteria

De gemeente Simpelveld kiest voor locaties die:

- Een goede spreiding door de wijk bevorderen (rekeningen houdend met de bestaande laadpalen).
- De mogelijkheid hebben om laadpalen toe te voegen op dezelfde locatie
- Een neutrale ligging hebben (parkeerkoffers, blinde muren, bij pleintjes of groen).
- Een centrale ligging hebben.
- Rekening houden met het geldende parkeerbeleid.
- Zoveel mogelijk in de buurt van een laadvraag liggen.
- Bij voorkeur gelegen zijn op een locatie voor haaksparkeren in plaats van langsparkeren.
- Wanneer mogelijk worden laadpalen zo geplaatst dat aanrijdbeveiliging niet nodig is.
- Laadpalen worden geplaatst bij bestaande parkeervakken, met uitzondering bij reconstructies.
- 24 uur per dag, 7 dagen per week toegankelijk zijn.
- Binnen 300m reële loopafstand van (toekomstige) vraag vanaf het woon- of werkadres van bewoners of forenzen liggen.
- De laadpaal en bebording niet hinderlijk dichtbij straatmeubilair, afvalcontainers en bomen staan.
- Rekening houden met de toekomstige vraag van verschillende doelgroepen.
- Bijdragen aan een goede spreiding (netwerk van laadinfrastructuur). Wanneer deze al voldoende is wordt er geclusterd.

De gemeente Simpelveld kiest niet voor locaties die:

- In het uitzicht van huizen staan.
- De verkeersveiligheid verminderen.
- De vrije doorloop verhinderen.
- Bij gebruik het verkeer hinderen.
- Moeilijk vindbaar zijn.
- Ten koste gaan van architectuur, cultuurgeschiedenis of een monument.

- Te ver weg van het laagspanningsnetwerk liggen.