

Laadpalenbeleid 2024-2028

Hoofdstuk 1: Inleiding en context van het nieuwe laadbeleid

1.1 Achtergrond en aanleiding

Het aantal elektrische auto's neemt snel toe. Als onderdeel van het Klimaatakkoord is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) vastgesteld. Hierin is opgenomen dat de ontwikkeling van laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de groei van het aantal elektrische auto's. Deze ontwikkelingen vragen om een gelijktijdige ontwikkeling van de benodigde laadinfrastructuur.

Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de ambitie om een duurzame mobiliteitstransitie te realiseren, staat onze gemeente voor de uitdaging om een robuust en toekomstbestendig netwerk van laadinfrastructuur te ontwikkelen. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur vraagt van decentrale overheden een proactieve rol in de grootschalige uitrol van publieke laadinfrastructuur.

Sinds 11-03-2020 wordt daarom het document "Plaatsingsleidraad Laadpalen Gulpen-Wittem" gehanteerd om de uitrol van laadpalen in goede banen te leiden. Met het toenemende aantal publieke laadpalen en nieuwe ontwikkelingen zijn nieuwe uitdagingen ontstaan. Dit plaatsingsbeleid biedt houvast en duidelijkheid voor de komende jaren waarin de duurzame transitie verder vorm zal krijgen. Het is een uitbreiding en aanscherping van de bestaande plaatsingsleidraad. Het doel blijft om elektrische rijders te voorzien in hun laadbehoefte in de publieke ruimte en de ruimtelijke kwaliteit in Gulpen-Wittem daarbij zo veel mogelijk te waarborgen.

1.2 Opgave

Met bijna 10000 laadpunten tot 2024 in de provincies Noord-Brabant en Limburg zijn de eerste stappen gezet. Maar we staan pas aan het begin van de transitie naar elektrisch vervoer. De plaatsing van laadpalen wordt afgestemd op basis van de ontwikkelingen in de praktijk. De prognose van ElaadNL op buurtniveau uit Q4 2021 is het uitgangspunt voor dit beleid en het locatieplan. De verwachting is dat van de prognose van 150 publieke laadpalen met elk 2 laadpunten uiteindelijk ongeveer de helft gerealiseerd zal worden. Deze inschatting is gebaseerd op de huidige laaddruk in 2023 – die lager blijkt dan de prognose. Het aanbod wordt afgestemd op de vraag.

1.3 Collectieve Aanpak

In samenwerking met de provincies Noord-Brabant en Limburg, en onder de samenwerkingsregio RAL-zuid, wordt medio 2024-2028 een collectieve aanpak voor publieke laadinfrastructuur geïmplementeerd in Gulpen-Wittem. Deze aanpak omvat vijf kernonderdelen:

- Plankaart en locatiekeuze:** De plankaart, die potentiële locaties voor laadinfrastructuur tot 2030 identificeert, is een cruciaal instrument om de uitrol van laadpalen te sturen. Onze gemeente zal de huidige plankaart, die is ontwikkeld op basis van ElaadNL-prognoses, herzien en valideren. Hierbij wordt rekening gehouden actuele ontwikkelingen. Er vindt een nieuw participatietraject plaats waarbij locaties worden bezocht per kern, waar mogelijk samen met inwoners. Deze input wordt meegenomen in de overwegingen voor de plankaart. Via interne afstemming wordt zo daarnaast veel mogelijk ingespeeld op geplande reconstructies. De Charge Point Operator (CPO) zal toegang hebben tot de plankaart en op basis hiervan locaties voorstellen, welke door de gemeente worden beoordeeld en goedgekeurd.
- Monitoringstool:** Een tool die gebruiksgegevens van laadpalen vastlegt en deelt met gemeenten. Deze data vormt de basis voor de CPO om de best presterende locaties te identificeren en draagt bij aan een datagedreven aanpak voor de uitbreiding en optimalisatie van het laadnetwerk. Daarnaast heeft de gemeente inzicht in het gebruik van de laadpalen. Dit inzicht is van waarde bij eventuele klachten/meldingen en zorgt voor overzicht.
- Realisatieportaal:** Een portaal dat inzicht biedt in de realisatieprocessen van laadpalen en waarin gemeenten strategische locaties en laadpalen voor specifieke gebruikersgroepen kunnen aanvragen. De CPO is verantwoordelijk voor het beheer van dit portaal en zorgt voor een transparante communicatie met de gemeente over de voortgang van de realisatieprocessen.
- Participatietool:** Een tool die gemeenten in staat stelt om inwoners digitaal inspraak te geven in de potentiële locaties voor laadinfrastructuur. Gezien de bestaande plankaart van Gulpen-Wittem (die deze digitale functionaliteit ook heeft) wordt geen gebruik gemaakt van deze tool. In plaats daarvan worden de kernen zo veel mogelijk actief bezocht en met de inwoners gesproken.
- Collectieve Concessie:** Een concessie voor de plaatsing, beheer, onderhoud, en exploitatie van publieke laadinfrastructuur, uitgevoerd door de provincie Noord-Brabant namens de deelnemende

gemeenten. De CPO zal in deze context fungeren als de centrale partij die niet alleen verantwoordelijk is voor de operationele aspecten van de laadpalen maar ook voor het voorstellen van locaties op basis van de plankaart en het beheren van de realisatie- en monitoringstools. Vanaf 2025 worden laadpalen geplaatst binnen deze nieuwe concessie.

1.4 Doelstelling en scope van het beleid

Dit beleid beoogt een houvast te zijn voor de ontwikkeling, implementatie, en het beheer van laadinfrastructuur in onze gemeente van 2024 tot 2029. Het richt zich op het waarborgen van een efficiënte, duurzame, en gebruiksvriendelijke laadinfrastructuur die inspeelt op de huidige en toekomstige behoeften van e-rijders. De collectieve aanpak en overige kansen voor inwoners en ondernemers worden helder beschreven.

De volgende uitgangspunten zijn leidend:

1. Laadvraag- en aanbod in balans
2. Inpassing in de bestaande situatie
3. Privé, semi-privé en publiek laden afstemmen op de doelgroepen

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk twee worden de verantwoordelijkheden in de uitvoering van de gezamenlijke concessie uiteengezet. In het derde hoofdstuk wordt ingegaan op de overweging rondom het locatieplan. Hoofdstuk vier gaat in op de procedures rondom de plaatsing. Hoofdstuk geeft ten slotte nog een overzicht van interessante ontwikkelingen rondom laadinfrastructuur.

Hoofdstuk 2: Verantwoordelijkheden publieke laadpalen

2.1 Inleiding

De implementatie van een effectieve en efficiënte laadinfrastructuur vereist een duidelijke afbakening van rollen en verantwoordelijkheden tussen de betrokken partijen. Dit hoofdstuk belicht de specifieke rollen en verantwoordelijkheden van de gemeente, de provincie, en de Charge Point Operator (CPO) binnen de context van de collectieve aanpak.

2.2 De Gemeente

1. De gemeente is verantwoordelijk voor het definitief beoordelen van de door de CPO voorgestelde locaties op basis van de plankaart. De gemeente zorgt voor de benodigde verkeersbesluiten voor deze publieke laadpalen. De gemeente draagt in de voorfase zorg voor interne afstemming en het participatietraject met inwoners. De input wordt geïntegreerd in de plankaart.
2. De gemeente zal zich inzetten om (vraag-gestuurd) in te spelen op duurzame kansen rondom duurzame mobiliteit. Zo wordt bijvoorbeeld deelmobiliteit wordt gefaciliteerd. De focus ligt primair op de publieke laadinfrastructuur. De elektrificatie van fietsen- en scooters, commerciële bestelwagens, taxi- en doelgroepenvervoer en OV neemt ook toe. Ondernemers, OV-bedrijven en (in het geval van fietsen- en scooters) particulieren dragen grotendeels zelf zorg voor de plaatsing van laadpalen of het thuis opladen van de accu's. De verduurzaming van zwaar transport zal naar verwachting pas in de jaren '30 plaatsvinden. Deze ontwikkeling kan hand in hand gaan met de ambities op het gebied van deelmobiliteit. Het ontwikkelen van hubs en overstappunten behoort tot de mogelijkheden.
3. De gemeente zorgt zorgen voor communicatie- en bewustwordingscampagnes om elektrische (deel)mobiliteit te stimuleren. Ten slotte wordt gedacht aan de informatieve communicatie rondom het nieuwe laadpalenbeleid, de gezamenlijke concessie en de benodigde (verzamel)verkeersbesluiten.

2.3 De Provincie

De provincie beheert en voert de collectieve concessie uit namens de deelnemende gemeenten. De provincie coördineert de gezamenlijke aanpak en ondersteunt gemeenten bij de implementatie van de laadinfrastructuur.

2.4 De Charge Point Operator (CPO)

De CPO is verantwoordelijk voor de operationele aspecten van de laadpalen, inclusief plaatsing, onderhoud, en exploitatie. Ook het beheren van de monitoringstool en delen van relevante gebruiksdata met de gemeente hoort bij het takenpakket. De CPO zorgt voor het voorstellen van locaties voor nieuwe laadpalen op basis van de plankaart en beheren van het realisatieportaal.

Een soepele samenwerking en regelmatige afstemming tussen de gemeente, de provincie, en de CPO zijn cruciaal om de implementatie van de laadinfrastructuur te optimaliseren. Dit omvat het delen van data, het gezamenlijk evalueren van de voortgang, en het samenwerken aan communicatie middels ten minste een bewonersbrief die omwonenden van een toekomstige laadpaal inlicht over de aankomende werkzaamheden.

Hoofdstuk 3: Plaatsingscriteria

3.1 Algemene plaatsingscriteria

Er wordt gewerkt met een data-gestuurde aanpak om pro-actief voor te sorteren op de stijgende vraag naar laadpalen in de publieke ruimte. Deze laadpalen zijn aanvullend op het **private laden op eigen terrein**, dat de voorkeur heeft. Ook voor **semi-publiek laden** geldt deze voorkeur. Bij het plaatsen van **publieke laadpalen** in de openbare ruimte worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Concentratie: Het clusteren van laadvoorzieningen heeft de voorkeur boven losse laadpalen in de openbare ruimte. Bij het plaatsen van de eerste laadvoorziening wordt rekening gehouden met de mogelijkheid van het bijplaatsen van laadpalen.
- Zicht: Laadpalen worden waar mogelijk uit het directe zicht van woningen gepositioneerd.
- Monumenten: Plaatsing voor monumenten wordt zoveel mogelijk vermeden.
- Rugdekking: Laadpalen en de bijbehorende kasten hebben bij voorkeur 'rugdekking' en worden niet direct grenzend aan groene openbare ruimte geplaatst.
- Toegankelijkheid: De toegankelijkheid van de laadpalen en het trottoir moet altijd gewaarborgd blijven conform CROW-normen.
- Kruispunten: Bij kruispunten worden laadpalen op voldoende afstand van de hoeken geplaatst, bij voorkeur niet in de open zichtlijnen.
- Groene openbare ruimte: Groene openbare ruimte wordt beschermd, waar mogelijk worden geen parkeerplaatsen met laadpaal gerealiseerd te koste van openbaar groen.
- Kortparkeerplaatsen: laadplekken worden niet aangelegd op kortparkeerplaatsen bij bijvoorbeeld scholen, kinderdagverblijven en winkels.
- Grootschalige winkellocaties: laadvoorzieningen zijn mogelijk bij grootschalige, gemixte winkellocaties. Vaak zijn hier grotere parkeervoorzieningen aanwezig waar laadinfrastructuur ook voor bewoners in het gebied een functie heeft.
- Kleinschalige winkellocaties: de focus ligt op kort parkeren voor winkelbezoek waardoor laadinfrastructuur niet gewenst is
- Minst populaire parkeerplaatsen: Laadvoorzieningen worden op parkeerterreinen in principe aangelegd op de minst populaire plekken.
- Parkeerdruk: op locaties met een hoge parkeerdruk wordt terughoudend omgegaan met het plaatsen van laadvoorzieningen.

3.2 Specifieke plaatsingscriteria

- Verlengde private aansluiten of (laad)kabels over de straat, het trottoir en in openbare gronden of gemeentegrond: Het is verboden om deze aan te leggen, in stand te houden, te verplaatsen of te verwijderen in het kader van veiligheid, aansprakelijkheid en ruimtelijke kwaliteit. Er wordt in Gulpen-Wittem niet meegewerkt aan kabelgoten of andere oplossingen zoals deze in 2023 beschikbaar zijn. Zowel privé als semi-publiek laden (zoals op parkeerplaatsen van ondernemers) dient volledig op eigen terrein plaats te vinden inclusief de parkeerplaats voor het laden.
- Snellaadpunten: De gemeente zorgt voor een basis netwerk van reguliere openbare laadpunten en ontwikkelt zelf in principe geen snellaadpunten. Voor de ontwikkeling van eventuele snellaadpunten wordt rekening gehouden met marktpartijen zoals bestaande tankstations. Realisatie van een snellaadstation gaat in overleg met de netbeheerder. Ook wordt verkeersdruk in de kernen vermeden. Locaties nabij de N278 worden als kansrijk gezien.
- Voor laadpalen bij parkeerplaatsen voor invaliden wordt rekening gehouden met de positie van de laadpaal. De toegang tot de auto mag niet belemmerd worden.

Hoofdstuk 4: Locatie- en plaatsingsprocedure

4.1 Procedure locatieplan

In de locatieplanprocedure wordt het bestaande locatieplan herzien op basis van de in hoofdstuk 3 beschreven uitgangspunten en de opgehaalde input. De locaties worden geprioriteerd in drie categorieën. Het locatieplan wordt gevalideerd en overgenomen door het door de provincie aangestelde adviesbureau.

4.2 Plaatsingsprocedure

De plaatsing van de laadpalen wordt voorafgegaan door een afstemming tussen gemeente en CPO. De CPO kiest welke locaties uit de plankaart gerealiseerd worden in overleg met de gemeente. Daar waar de gemeente het niet onverhoopt toch niet eens is met de gekozen locaties kan gefundeerd afgeweken worden. De gemeente is in dat geval verantwoordelijk voor het aanwijzen van een alternatieve locatie. Goede afstemming staat hierbij centraal.

4.3 Paal-volgt-auto

Om te borgen dat een elektrische rijder (zonder mogelijkheid op eigen terrein te laden) kan laden, wordt deze categorie toegepast. Inwoners kunnen zelf een laadpaal aanvragen als er geen publieke laadmo-

gelijkheden binnen de reële loopafstand van 300 meter tot het woon- of werkadres zijn. De CPO dient dan mee te werken aan het plaatsen van een publieke laadpaal met maximaal deze loopafstand. Dit geldt ook wanneer er wel een bestaande publieke laadpaal aanwezig is, maar deze intensief gebruikt wordt. Plaatsing van een dergelijke laadpaal vindt kosteloos plaats.

4.4 Overige en strategische laadpalen

Onder deze categorie valt elke willekeurige locatie in de publieke ruimte waar de gemeente een laadpaal wenst te plaatsen. De CPO dient mee te werken aan het realiseren van een laadpaal op deze locaties. Denk hierbij bijvoorbeeld aan locaties met een hoge piekbelasting in het hoogseizoen, die gedurende het laagseizoen weinig gebruikt worden. Een ander voorbeeld is laden bij parkeerplaatsen voor invaliden. De gemeente kan tot 10% (van het totale aantal laadpalen) strategische laadpalen kosteloos aanvragen.

4.5 Voorwaarden plaatsen van laadpalen

- De CPO realiseert een laadpaal indien een gemeente een vaste standplaats aanvraagt voor een deelauto-concept. De gemeente reserveert tenminste één parkeervak d.m.v. het plaatsen van een verkeersbord voor het deelauto-concept.
- De laadpaal wordt standaard geleverd in de huisstijlkleur grijs RAL9007 en alle bestickering in grijstint. De gemeente kan hier desgewenst van afwijken. Bij het plaatsen van de laadpalen zijn, tenzij nadere afspraken worden gemaakt, de belangrijke componenten van de laadpaal altijd bereikbaar zoals het serviceluik, de RFID-reader en de sockets. Bij plaatsing op een trottoir dient minimaal 90 cm vrije doorgangruimte op het trottoir aanwezig te zijn.

Na de benodigde verkeersbesluiten kan de CPO de plaatsingsprocedure starten. De CPO is verantwoordelijk voor een deugdelijke uitvoering die volgens afspraak verloopt. Monitoring van de procedure is mogelijk via het dashboard dat de CPO ontwikkelt en beheert. Daarnaast zorgt de CPO voor een vast contactpersoon voor de gemeente.

Bij realisatie van de laadpaal reserveert de gemeente minimaal één, maar gewoonlijk twee parkeerplekken. Het tweede parkeervak wordt bebord als het de vraag toeneemt. De CPO draagt zorg voor plaatsing van een flessenhalspaal met bebording, conform de hiervoor geldende voorschriften, tenzij de gemeente nadrukkelijk aangeeft zelf zorg te dragen voor de bebording. Het staat de gemeente vrij om ook markeringen toe te passen; deze zijn geen onderdeel van de opdracht.

Hoofdstuk 5: Duurzaamheid en innovatie in laadinfrastructuur

5.1 Inleiding

Duurzaamheid en innovatie zijn kernprincipes in de ontwikkeling van het laadnetwerk binnen onze gemeente. Volledig elektrische voertuigen worden betaalbaarder en krijgen een steeds grotere actieradius. Ook komt er een groter aanbod van tweedehands elektrische auto's. Het aandeel snelladen kan in de toekomst toenemen, vooral langs snelwegen maar wellicht ook binnen de gemeentegrenzen. De verwachting is dat nieuwe voertuigen sneller kunnen laden en dat er meer laadpunten komen die hogere laadvermogens aanbieden.

5.2 Laden

Op basis van laadsnelheid maken we onderscheid tussen regulier laden en snel laden:

1. **Een laadpunt voor regulier laden:** Dit betreft een laadpunt met een vermogen van hoogstens 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt afhankelijk van de grootte van de batterij meerdere uren.
2. **Een laadpunt voor snelladen:** Dit betreft een laadpunt met een vermogen van meer dan 43 kW, waarmee elektrische voertuigen in korte tijd bijgeladen kunnen worden

Slim laden is een verzamelnaam voor allerlei manieren om het opladen van een elektrisch voertuig te beïnvloeden in tijd, vermogen of richting van stroom, met verschillende dimensies en niveaus van complexiteit. De belangrijkste ontwikkelingen zijn:

- **Flexibel laden:** Bij flexibel laden benut je de capaciteit van het elektriciteitsnet optimaal en voorkom je overbelasting en disbalans van het elektriciteitsnet op piekmomenten. Het is vooral geschikt voor personenauto's die 's avonds langer parkeren dan dat ze laden. Dit maakt flexibel laden gemakkelijker.
- **Bi-directioneel laden:** In de provinciale concessie voor publieke laadinfrastructuur is als eis opgenomen dat de laadpalen omgebouwd tot bi-directionele laadpalen op het moment dat er meerdere modellen van personenauto's op de markt zijn die dit kunnen.

Provincies streven ernaar om het gebruik van laadpalen te optimaliseren en het zogenaamde 'laadpaalkleven' tot een minimum te beperken. Onder laadpaalkleven wordt verstaan het langdurig (langer dan 12 uur exclusief de nachtelijke uren) bezethouden van een laadpaal, terwijl er niet wordt geladen omdat batterij van de auto reeds is volgeladen.

5.3 Ontwikkeling wet- & regelgeving

Nederland en Europa werken continu aan wet- en regelgeving voor elektrisch laden. We vinden het belangrijk om deze ontwikkelingen als gemeente 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.

5.4 Energietransitie

De netbeheerders staan voor de uitdaging ervoor te zorgen dat het net alle extra belasting aan kan. In de Regionale Energie Strategie (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 laadinfrastructuur zal worden ontworpen met het oog op schaalbaarheid om toekomstige groei in EV-gebruik en technologische ontwikkelingen te kunnen accommoderen. Het beleid en de implementatiestrategieën zullen flexibel zijn om aanpassingen mogelijk te maken op basis van geleerde lessen, veranderende omstandigheden en nieuwe technologische ontwikkelingen.

5.5 Deelmobiliteit

In de nieuwe concessieperiode zal ten minste één laadpunt op een laadpaal als vaste standplaats voor deelauto's worden gereserveerd, mits de gemeente besluit een partij toestemming te geven om op een locatie een deelauto te exploiteren. De gemeente zal samenwerken met aanbieders van deelmobiliteit om de integratie van deelauto's in de laadinfrastructuur te faciliteren. Het doel is om de beschikbaarheid van elektrische deelauto's te optimaliseren voor inwoners en bezoekers.

Behalve deelauto's kunnen ook andere vormen van deelmobiliteit onderdeel zijn van een duurzaam toekomstscenario. Deelfietsen of deelscooters met eigen oplaadpunten vormen samen met deelauto's en het OV een alternatief voor de (tweede) auto. De gemeente onderzoekt in de komende jaren de kansen en mogelijkheden. Clusters van verschillende vormen van deelmobiliteit kunnen een optie zijn om deelhubs te laten ontstaan.