

Laadstrategie gemeente Nissewaard



Samenvatting

Het aantal elektrische voertuigen (EV's) neemt sterk toe, ook in Nissewaard. Om hier goed op in te kunnen spelen, is in juni 2021 een laadstrategie opgesteld. Eind 2024 is deze strategie op enkele punten bijgewerkt.

De **Laadstrategie Elektrische Voertuigen** beschrijft hoe de gemeente Nissewaard een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wil blijven realiseren. Waar mogelijk kijken we vooruit naar 2030, in lijn met de doelstellingen van het landelijke Klimaatakkoord. Deze laadstrategie richt zich op de volgende gebruikersgroepen: personenvervoer (inwoners, bezoekers en werkenden), de logistieke sector (bestelbussen en zware voertuigen) en overige doelgroepen (zoals doelgroepenvervoer en taxi's).

Het eerste uitgangspunt is dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privéterrein, om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden. Voor EV-rijders is het vaak aantrekkelijk om privé te laden (thuis of op het werk), omdat dit voordeliger is, zowel qua kosten als comfort. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privélaadpunt, moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een dekkend netwerk van publieke laadpunten voor deze doelgroep. Daarnaast onderzoeken we welke rol de gemeente Nissewaard kan spelen in het mogelijk maken van snellaadpalen binnen de gemeentegrenzen. Ook vanuit de logistieke sector zal er vraag ontstaan naar zwaardere laadinfrastructuur.

Momenteel zijn er 374 laadlocaties in de gemeente Nissewaard, en naar schatting enkele honderden privélaadpunten. Om in de toekomst te kunnen voorzien in de laadbehoefte van elektrische personenauto's en zakelijke veelrijders, zoals taxi's en bestelwagens, zijn er volgens de prognoses van de **Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)** in 2030 naar verwachting circa 4.200 laadpunten nodig. Omdat elektrisch vervoer en laadinfrastructuur nog volop in ontwikkeling zijn, kunnen deze aantallen de komende jaren nog veranderen. Ons doel is niet om exact het voorspelde aantal laadpunten te realiseren, maar om ervoor te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit met de daadwerkelijke laadbehoefte.

We geven vorm aan de realisatie van publieke laadinfrastructuur via een concessiemodel. Dit betekent dat we in ieder geval tot medio 2026 een concessiehouder hebben voor de plaatsing van laadpalen, en dat deze concessiehouder tot medio 2030 verantwoordelijk is voor het beheer, onderhoud en de exploitatie ervan. Om de verwachte toename in laadvraag op te vangen, wordt van de gemeente een actievare regierol gevraagd. Het plaatsen van laadinfrastructuur gebeurt steeds vaker proactief: we plaatsen nieuwe laadpalen op basis van onder andere gebruiksdata, vooruitlopend op het ontstaan van knelpunten. Daarbij proberen we de impact van netcongestie te beperken.

We vinden het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Dit doen we onder andere door het beschikbaar stellen van een publieke plankaart. Aan de hand van objectieve criteria stellen we een kaart op met voorgestelde laadlocaties. Belanghebbenden kunnen hier hun mening over geven en suggesties doen. Dit participatieproces combineren we met het nemen van een verkeersbesluit. We zorgen voor voldoende ruimte voor participatie, zonder dat dit het tempo van plaatsing nadelig beïnvloedt.

Deze laadstrategie geldt voor de periode 2024–2026 en wordt gedurende de looptijd geëvalueerd op basis van de voortgang en ontwikkelingen in de laadinfrastructuur. Indien nodig actualiseren we de strategie op basis van de nieuwste inzichten. De snel veranderende uitvoeringspraktijk is uitgewerkt in een tweede document: **het Uitvoeringsbeleid**.

Laadstrategie



Gemeente Nissewaard

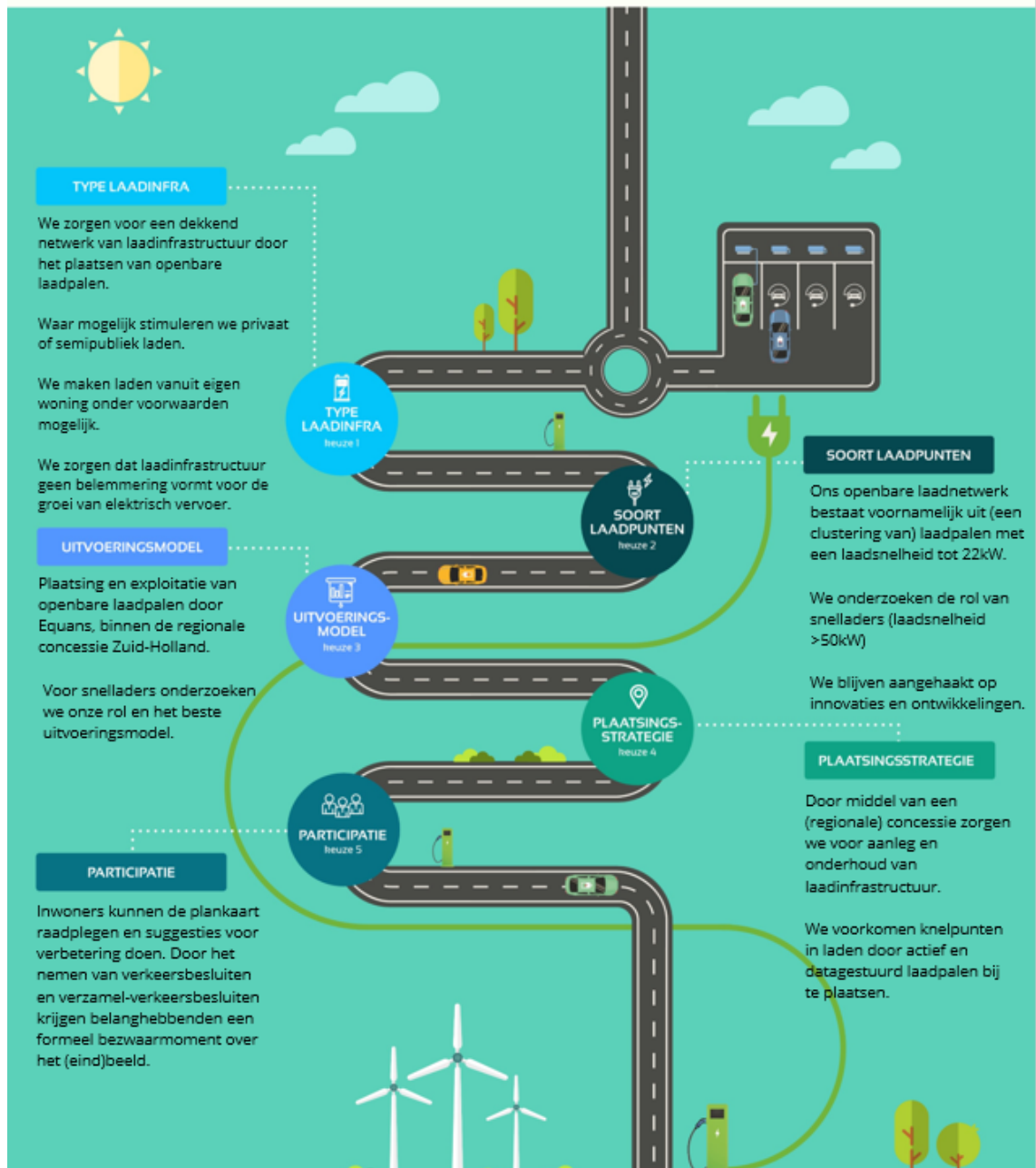
ONZE GEBRUIKERSGROEP(EN)



AANTAL LAADPUNTEN

Verwachte vraag 2030:

1300 laadpunten in de wijk
2500 (semi-)private punten
425 depot voor vracht&bestel



1. Inleiding

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in Nissewaard. Dat is noodzakelijk om de landelijke en gemeentelijke duurzaamheidsdoelen te behalen. Deze doelen zijn vastgelegd in het **Programmaplan** Duurzaamheid. We hebben de ambitie om in 2050 een volledig energieneutrale, klimaatbestendige en circulaire gemeente te zijn. De transitie naar schone en emissieloze mobiliteit levert hieraan

een belangrijke bijdrage. Het stimuleren en faciliteren van elektrisch vervoer past bovendien binnen een breder pakket aan maatregelen om mobiliteit te verduurzamen. Zo dragen we ook bij aan het **Programma Duurzame Mobiliteit** van de MRDH.

Ook op landelijk niveau verandert het mobiliteitsbeleid. Naast de bestaande aanschafsubsidies voor nieuwe en tweedehands elektrische auto's, zullen vanaf 2030 alle nieuw verkochte auto's emissieloos moeten zijn. In de praktijk zullen dit grotendeels batterij-elektrische voertuigen zijn. Het Klimaatakkoord legt de nadruk op het versnellen van batterij-elektrisch vervoer, ondersteund door voldoende en betrouwbare laadinfrastructuur. Deze voertuigen kunnen immers alleen functioneren als het laadnetwerk op orde is.

1.1 Uitgangspunten voor de plaatsing van laadpalen

Deze strategie 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:** een laadnetwerk met voldoende laadpalen op acceptabele afstand.
- **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 de kosten voor laadsessies marktconform zijn, en de maatschappelijke kosten (o.a. in de vorm van kosten voor het verzwaren en uitbreiden van het elektriciteitsnet) binnen de perken blijven.
- **Veilig:** Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel de fysieke als de digitale veiligheid. Ook de omgeving moet veilig zijn.

We kunnen deze doelen niet alleen behalen. We werken samen in de regio, en met de netbeheerder en uitvoerende marktpartijen.

1.2 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken bespreken we de laadstrategie. In hoofdstuk 2 beschrijven we de uitgangssituatie en de opgave waarvoor we staan. In hoofdstuk 3 bekijken we de keuzes die we hebben in verschillende soorten laadinfra. We bespreken hier ook hoe de plaatsing en beheer in zijn werk gaan.

Het tweede document (*Uitvoerend beleid voor de plaatsing van openbare laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen*) beschrijft hoe we de uitvoering van deze strategie voor ons zien.

2. De opgave

2.1 Bijblijven in de transitie naar elektrische mobiliteit

Eind 2024 zijn er 374 publieke laadlocaties in Nissewaard. Er zijn nog eens 174 locaties in de ontwerp-fase en 83 in procedure. Het laat zien dat de eerste stappen zijn gezet in de transitie naar elektrische mobiliteit. Op vrijwel alle locaties is het aantal laadpalen voldoende. Op enkele plekken is de bezettingsgraad wel hoog. Zoals dit document zal beschrijven, is er op dit soort plekken uitbreiding onderweg. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen de komende jaren snel gaat groeien. De exacte groei van het aantal en type elektrische voertuigen is afhankelijk van externe factoren, zoals de brandstofprijs, de actieradius en de prijs van elektrische auto's in vergelijking met conventionele auto's. Ook het aanbod van beter betaalbare elektrische automodellen zal invloed hebben. Dit geldt voor personenauto's en voor commerciële voertuigen, zoals bestelwagens en taxi's.

De beschikbaarheid van een dekkend laadnetwerk is een randvoorwaarde om de overstap naar elektrisch rijden te maken. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)¹ gaat uit van bijna 2 miljoen elektrische auto's in 2030 in Nederland, ongeveer 20 procent van het totaal.

2.2 Impact van de groei

De groei van het aantal laadpunten heeft een impact op het elektriciteitsnet en op de openbare ruimte. Belangrijk is dat de laadpunten zorgvuldig en tijdig worden ingepast. Dit vraagt om een integrale aanpak, zodat elektrisch laden steeds meer onderdeel wordt van de openbare ruimte zonder dat dit te veel ingrijpt op de andere functies van de openbare ruimte.

1) De NAL is een samenwerking van: het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W), het ministerie van Economische Zaken & Klimaat (EZK), de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), het Formule E-Team, (FET), de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), de netbeheerders (uitvoering door ELaadNL) en het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL).

We maken keuzes in het type laadpunten dat we plaatsen. Er zijn verschillende manieren om de laadbehoefte van EV-rijders op te lossen: bijvoorbeeld door reguliere laadpalen te plaatsen, door laadpleinen te realiseren of door snelladers een plek te geven. Deze laadoplossingen krijgen voor een deel een plek in de openbare ruimte, bijvoorbeeld voor inwoners zonder eigen oprit of bezoekers aan onze gemeente. Een ander deel van de laadpunten krijgt plek in de private ruimte, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen.

Snelladen

Naast reguliere laadpalen willen we ook inzetten op procesinnovatie, slim laden en onderzoeken we locaties waar snelladen in Nissewaard mogelijk is. Regulier laden en snelladen zijn systemen met elk hun eigen apparatuur en doelgroep. Het omzetten van reguliere punten naar snellaadpunten is daarom niet zomaar mogelijk. In het ideale geval is er om de ca. tien kilometer een snellaadpunt. Om deze reden wordt ook het snelladen in regionaal verband opgepakt; zo kan een uniform en samenhangend netwerk worden ontworpen, binnen de grenzen die door netcongestie zullen worden gesteld.

2.3 Prognose

NAL maakt prognoses voor het aantal benodigde publieke en private laadpunten in 2025, 2030 en 2035². De prognoses zijn in het uitvoerend beleid vertaald naar een gemeentelijke plankaart, waarin de laadvraag in concrete laadlocaties is vertaald. De plankaart maakt het mogelijk om te anticiperen op laadlocaties die in de toekomst aangelegd zullen worden. De keuze hierbij is dat personenauto's vooral gebruikmaken van reguliere laadpunten en dat snelladen (vooral langs de grotere wegen) als terugvaloptie wordt ingezet.

Ons doel is niet om het aantal voorspelde laadpunten te realiseren, maar om te zorgen dat de laadinfrastructuur in precies het juiste tempo meegroeit met de laadbehoefte. Dit is belangrijk voor het draagvlak: een te groot aantal laadpunten kan zorgen voor extra parkeerdruk, en een te klein aantal laadpunten kan zorgen voor laadstress.

De prognoses voor de laadvraag in de toekomst zijn altijd met Stedin overlegd. Stedin gaf tot voor kort aan dat bij de geprognosticeerde laadvraag geen capaciteitsknelpunten in het elektriciteitsnet werden gezien. Intussen heeft de netcongestie ook Nissewaard bereikt, en is het waarmaken van de ambitie lastig. De schaarse ruimte op het net moet immers worden verdeeld. Onze ambitie blijft echter hetzelfde.

3. Keuzes in laadinfrastructuur

Elke gebruikersgroep (personenvervoer, de logistieke sector, doelgroepenvervoer/taxi's) heeft een andere laadbehoefte. De verschillen zitten in de laadlocatie (thuis of depot), hoe vaak wordt geladen en op welke momenten, en hoe hoog is het gewenste laadvermogen? Wij richten ons op dit moment voornamelijk op de gebruikersgroep van personenvervoer (inwoners, bezoekers en werkenden). Onder invloed van de Emissievrije Zone (*Zero-Emissie-zone*) in Rotterdam komt ook de logistieke sector actief in beweging. Op Halfweg-Molenwatering start een pilot onder regie van de provincie.

We bouwen de laadstrategie op aan de hand van de volgende onderwerpen:

1. **Type laadinfrastructuur:** een mix van private, semipublieke en publieke laadpunten;
2. **Soorten laadpunten:** reguliere laadpalen, laadpleinen, snelladen en verlengde private aansluitingen;
3. **Uitvoeringsmodel:** de wijze van samenwerking met *Charge Point Operators* (CPO) voor het plaatsen en beheren van publieke laadpunten;
4. **Plaatsingsstrategie:** aanvraag gestuurd en proactief plaatsen (datagestuurd);
5. **Participatie:** het verkrijgen van draagvlak voor laadvoorzieningen.

De openbare laadvoorzieningen in Nissewaard kunnen gebruikt worden door:

- **Inwoners.** Dit is iemand die in Nissewaard woont.
- **Werkenden.** Dit is iemand die gemiddeld minimaal 12 uur per week in Nissewaard werkt.
- **Bezoekers.** Dit is iemand die Nissewaard incidenteel bezoekt voor bijvoorbeeld familiebezoek, recreatie of om te winkelen.

3.1 Type laadinfrastructuur: privaat, semipubliek en publiek laden

Om de druk op de openbare ruimte te beperken, is ons uitgangspunt dat elektrische rijders waar mogelijk laden op privaat terrein of waar dit mogelijk is. Dit houdt in dat inwoners met een eigen oprit daar hun eigen laadpunt dienen in te richten. Daarnaast wordt gestimuleerd dat situaties waarin laden op privaat terrein aanvankelijk niet mogelijk is, alsnog mogelijk gemaakt worden. Dit kan bijvoorbeeld door kleine aanpassingen zoals het gebruik van een kabelmatje, zoals later in dit document wordt toegelicht.

2) prognoses: <https://agendalaadinfrastructuur.nl/ondersteuning+gemeenten/buurtprognoses/>

Voor elektrische rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt, biedt de gemeente in samenwerking met de CPO semi-publieke en publieke laadpunten. Dit principe wordt de *Ladder van Laden* genoemd.

De gemeente neemt samen met de CPO, de verantwoordelijkheid voor een basisnetwerk van publieke laadpunten. Een goede ruimtelijke spreiding van deze laadpunten moet zorgen voor acceptabele loopafstanden van de parkeerplek naar de woning.



Ladder van laden

3.2 Soorten laadpunten

Om de laadbehoefte van elektrische rijders op te vangen, is minimaal een netwerk van reguliere laadpunten nodig. De gemeente heeft de ambitie om deze aan te vullen met (regionaal gepositioneerde) snellaadpunten, als aanvulling voor bezoekers, zakelijke rijders en logistieke voertuigen.

Logistiek laden

Op Halfweg Molenwatering start een pilot met logistiek laden. De instelling van een *Zero Emissie Zone* in een deel van Rotterdam zal voor een aantal bedrijven betekenen dat zij (deels) over moeten op elektrisch rijden.

De sector doet mee in de pilot; de provincie trekt het project, de gemeente faciliteert. De sector brengt in kaart welk deel van hun wagenpark elektrisch wordt, en op welke termijn. Daaruit volgt een laadbehoefte. En daar hoort een bepaald aanbod aan laadinfra bij, al dan niet op depot. Er wordt daarnaast een heel proces doorlopen om de vraag naar & aanbod van elektriciteit op het terrein in kaart te brengen. Hier speelt het bestrijden van netcongestie een grote rol. Aan het einde van de inventarisatie ligt er een vertrekpunt waarmee de koplopers op Halfweg Molenwatering verder kunnen.

Regulier laden

Reguliere laadpalen kunnen los worden geplaatst, of geclusterd in een laadplein.

Bij het intekenen van de toekomstige laadlocaties is er nu, op basis van de input uit een bewonersenquête, een lichte voorkeur gegeven voor het spreiden van laadlocaties over meerdere plekken in de wijk. In de toekomst zullen er alsnog een aantal locaties uitgroeien tot laadplein, een clustering van laadlocaties, wanneer hier voldoende laadvraag voor ontstaat, of de claim op de openbare ruimte te ingrijpend wordt.

Bij de locatiekeuze spelen een groot aantal eisen en wensen. Allereerst moet de grond eigendom zijn van de gemeente. Een laadpaal vraagt om een zware stroomaansluiting. De kosten van de aanleg worden beperkt als er in de nabijheid een geschikte (zwaardere) stroomkabel ligt. We gebruiken bestaande parkeervakken, en beperken de gevolgen voor bomen en groenvakken. Ook andere (publieke)

voorzieningen worden niet gehinderd door de aanleg. Verder moet de verwachting zijn dat de laadlocatie meerdere gebruikers zal krijgen.

3.3 Snelladers

Steeds vaker zullen bestuurders relatief snel hun auto of busje willen opladen. Als gemeente willen we daarom kijken waar snelladers (met een vermogen van ≥ 50 kW) passen binnen Nissewaard. We bekijken voor welke gebruikersgroepen snelladen in Nissewaard gewenst is, op welke locaties snelladen logisch is, en hoe de uitvoering het beste georganiseerd kan worden. Omdat snelladers een nog zwaardere netaansluiting vereisen, is de realisatie op zijn minst uitdagend.

Diverse marktpartijen zijn al op zoek naar locaties voor snelladers. We staan in principe toe dat bedrijven (bijvoorbeeld een supermarkt) een snellader realiseert, mits die op eigen grond staat. We letten wel op de locatie: bijvoorbeeld op de onwenselijkheid van extra verkeer op de locatie. Snelladers moeten goed bereikbaar zijn voor de snelle passant. Vooralsnog wordt dus gekeken naar locaties aan de randen van de wijken, dicht bij de hoofdstructuur.

Voor de realisatie van gemeentelijke snelladers trekken we op met de regio. In de komende tijd zal duidelijk worden wat de markt al weet te realiseren, en wat de gemeentelijke rol in snelladen zal zijn. Omdat snelladers relatief veel langs afstandsverkeer trekken, is een regionale afstemming logisch.

Een bijkomend voordeel van snelladers is dat ze kunnen dienen als alternatief bij incidentele hoge bezetting bij reguliere laadpalen.

3.4 Uitvoeringsmodel

We geven voor de openbare reguliere laadpalen de voorkeur aan het concessiemodel. De concessiehouder (ook wel *Charge Point Operator* genoemd) krijgt het exclusieve recht tot plaatsing en exploitatie van openbare reguliere laadpunten in onze gemeente. Al sinds 2012 zijn de ervaringen hiermee positief. De ambtelijke inzet beperkt zich tot behandeling van (aan)vragen, en het bijhouden van de plankaart.

De huidige concessie is in 2021 aanbesteed en gegund aan Equans. In de periode 1 juli 2021 t/m 30 juni 2024 zullen openbare reguliere laadpunten door Equans geplaatst worden. Ook beheren, onderhouden en exploiteren ze de door hen geplaatste palen tot en met 30 juni 2029. Beide termijnen worden met 1,5 jaar verlengd. De exploitatie van het nog lopende contract van de voorgaande concessie wordt eveneens door Equans georganiseerd.

De concessie is regionaal georganiseerd voor 29 gemeenten³ met de gemeente Rotterdam als concessie-manager. Hiermee sluit onze aanpak aan bij regiovorming, die onderdeel is van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Er ontstaat efficiëntie en kennisdeling in de ambtelijke organisatie, en in de afstemming met de Concessiehouder en netbeheerder(s). We streven naar een (regionaal gezien) uniform laadtarief per geladen kWh, en we trekken samen op in het ontwikkelen van o.a. slim laden en gebruiksgemak. Hiermee verwachten we de elektrisch rijder maximaal te kunnen ondersteunen en de snelle groei van het laadnetwerk vorm te kunnen geven in de komende jaren.

3.5 Van vraag gestuurde naar data gestuurde plaatsing

Het plaatsen van laadpalen is van oudsher vraaggestuurd. Vanaf het moment dat een inwoner een aanvraag doet, wordt de procedure tot realisatie van een laadpaal in gang gezet. De doorlooptijd van plaatsing is gemiddeld rond de zes tot zeven maanden. De complexiteit maakt het niet makkelijk om het tempo te verhogen. Omdat auto's lange levertijden hebben, is het ook niet altijd een probleem. Bij aanvraag gestuurd plaatsen is gegarandeerd dat een laadpaal direct bij plaatsing gebruikt wordt.

Het nadeel van vraaggestuurd blijft echter dat de auto er soms eerder is dan de laadpaal. Nu de tweedehandsmarkt begint te ontstaan, en de groei van het aantal elektrische voertuigen doorzet, is de verwachting dat vraag gestuurde plaatsing niet langer voldoet om snel genoeg voldoende laadinfrastructuur op straat te krijgen. Op de tweedehandsmarkt zijn geen lange levertijden. Vanaf 2030 is -volgens de huidige plannen- elke nieuw verkochte personenauto elektrisch, of op een andere manier emissieloos. Op de leasemarkt is dat al vanaf 2025. Hoewel dit beleid mogelijk wordt bijgesteld, zal elektrisch rijden blijven groeien. De kosten van gebruik zijn lager, en de aanschafkosten zullen dalen.

3) Albrandswaard, Barendrecht, Bodegraven-Reeuwijk, Capelle aan den IJssel, Delft, Gorinchem, Gouda, Hoeksche Waard, Kaag en Braassem, Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard, Lansingerland, Leidschendam-Voorburg, Maassluis, Midden-Delfland, Nissewaard, Pijnacker-Nootdorp, Ridderkerk, Rotterdam, Rijswijk, Schiedam, Vlaardingen, Voorne aan Zee, Voorschoten, Waddinxveen, Wassenaar, Westland, Zoetermeer en Zuidplas

De behoefte om (ook) proactief te plaatsen –ook wel datagestuurd of opdrachtgestuurd genoemd– wordt dus steeds groter. Daar wordt de komende jaren dan ook flink op ingezet. Eind 2023 is al één derde van de plaatsingen datagestuurd. Binnen de nieuwe concessie openbaar laden is er ook nog een mogelijkheid om ook als gemeente proactief een laadpaal te plaatsen, bijvoorbeeld op basis van lokale kennis. Ook Equans zoekt een nieuwe locatie op basis van de plankaart.

Door de combinatie van vraaggestuurd en datagestuurd plaatsen groeit het aantal laadpalen evenredig met het aantal elektrische voertuigen. Daarmee groeit ook het aantal gereserveerde parkeerplaatsen voor laden mee met het aantal elektrisch voertuigen. Per saldo zal er daarmee aan de parkeerdruk weinig veranderen.

Het aanvragen van een laadpaal door bewoners blijft mogelijk via de website laadpaalnodig.nl, ook al wordt relatief vaak doorverwezen naar een bestaande laadlocatie die nog niet volbezet is. Steeds vaker zal een aangevraagde laadpaal ook al via datagestuurd plaatsen onderweg zijn. Het kost (eind 2024) zes tot negen maanden om een laadpaal te realiseren.

Elke aanvraag levert hoe dan ook waardevolle informatie over de toekomstige laadbehoefte. De aanvragen worden daarom meegenomen in de datamodellen.

Bij data gestuurde plaatsing is het een optie om een laadpaal te plaatsen zonder het parkeerbord, waarmee de parkeerplaats beschikbaar blijft voor iedereen. Dat geeft de laadlocatie ‘een zachte landing’; we laten alle dwingende inrichting weg. Zodra de laadpaal intensiever gebruikt wordt, kan alsnog een parkeerbord geplaatst worden. We maken een weloverwogen keuze per locatie.

Het is daarbij essentieel om oog te hebben voor situaties waarin laadpalen mogelijk niet optimaal benut worden door belemmeringen, zoals het structureel bezet houden van laadplekken door voertuigen die niet laden. Dit kan ertoe leiden dat gegevens over het gebruik van laadpalen niet volledig de daadwerkelijke behoefte weergeven. Daarom wordt niet alleen gekeken naar kwantitatieve data, maar ook naar kwalitatieve signalen, zoals meldingen van bewoners over het gebruik en de toegankelijkheid van laadpalen. Deze combinatie van gegevens biedt een beter inzicht in de werkelijke laadbehoefte en draagt bij aan een evenwichtige plaatsingsstrategie.

Plankaart openbare laadpunten

Om voorbereid te zijn op de verwachte groei van het aantal laadpalen is er een plankaart opgesteld waarin toekomstige laadlocaties staan ingetekend. Locaties zijn op parkeervak-niveau ingetekend en zijn openbaar te vinden op de website van de gemeente.

Beleid openbaar laadnetwerk

Bij de selectie en uitbreiding van laadlocaties en de aanleg van de laadpalen en laadvakken voor het openbare laadnetwerk, volgen we het *Uitvoerend beleid voor de plaatsing van openbare laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen*. Dit is een apart document.

3.6 Participatie bij locatiekeuze

Het is belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. De wens om bewoners te betrekken kwam ook naar voren uit de in 2020 gehouden online enquête over laadinfrastructuur. Van de ruim 900 respondenten gaf driekwart aan van tevoren te willen weten waar laadlocaties in de wijk komen te staan.

Het aantal locaties is echter zo groot, dat het in de praktijk niet mogelijk is om paal-voor-paal de omwonenden intensief te betrekken. Het plaatsen van een laadpaal is niet heel ingrijpend, maar parkeren (en met name parkeerdruk) is een gevoelig onderwerp. We blijven uitleggen dat het aantal laadpalen meegroeit met het gebruik ervan, wat per saldo geen verhoogde parkeerdruk geeft. En we werken met een plankaart.

Plankaart

Óf er een laadpaal moet komen is niet de vraag: de vraag is wat de beste plek ervoor is. Op de al eerdergenoemde openbare plankaart is te zien welke laadlocaties de gemeente gepland heeft.

De locatiekeuze van laadpalen is complex. Een laadpaal kan niet zomaar overal worden geplaatst. De aanwezigheid van een geschikte stroomkabel is bijvoorbeeld een belangrijke voorwaarde. De paal moet zo geplaatst worden dat de doorgang over het trottoir mogelijk blijft en dat er geen boomwortels worden beschadigd. De criteria staan in volledigheid in deel 2, het uitvoerend beleid.

Het komt niet vaak voor dat een voorgestelde locatie verplaatst of afgewezen wordt. Toch is een formeel bezwaarmoment belangrijk.

Formeel bezwaarmoment: het verkeersbesluit

Er is een moment dat belanghebbenden formeel bezwaar kunnen indienen: voor het *reserveren* van een parkeervak voor elektrisch laden moet de gemeente een verkeersbesluit nemen en publiceren. Inwoners kunnen dan (binnen zes weken) bezwaar aantekenen.

Het verzamel-verkeersbesluit

In tijden van netcongestie kan extra zekerheid over nieuwe laadlocaties gewenst zijn. Om lang van tevoren zekerheid te bieden over locaties kunnen we een verzamelverkeersbesluit nemen. Ook zo kan ieders belang meetellen, maar bij verzamelverkeersbesluit worden *alle* voorgestelde locaties van de plankaart (binnen één wijk of buurt) in één keer voorgelegd. We leggen dan in dat geval dus het eindbeeld voor. Als het verzamelbesluit genomen is, en de bezwaren gewogen, heeft de uitvoerende partij zekerheid en kan de planvorming verder gaan.

Groeiend belang van participatie

Het aantal laadpalen groeit in de toekomst door. Naarmate het aantal parkeerplaatsen met laadpaal groeit, zullen laadpalen ook langzaamaan op minder optimale locaties moeten worden geplaatst. Daarmee zal het aantal bezwaren & meldingen in basis toenemen. Het is daarmee in potentie een dossier waar toenemende onvrede over kan ontstaan. Door zorgvuldig te werken en goede procesafspraken te maken proberen we het aantal problemen zoveel mogelijk te beperken.

In de ambtelijke (kwartaal)overleggen met Equans kijken we naar de ontwikkelingen op straat en in de mailboxen. We zetten de meldingen en klachten op een rij, die zijn binnengekomen rond het onderwerp laadpalen. Hierin proberen we ontwikkelingen te ontdekken, zodat we onze dienstverlening daarop kunnen verbeteren. Ook dit is een manier om participatie vorm te geven.

De concessiehouder speelt een grote rol in het bieden van een prettige dienstverlening. We hebben met de concessiehouder benchmarks afgesproken over o.a. de aanvraagtijd, het aantal storingen en de communicatie richting inwoners. De concessiehouder houdt ook een jaarlijks klanttevredenheidsonderzoek in Nissewaard. Die resultaten nemen wij mee in de verbetering van onze dienstverlening.

Klachten en meldingen worden in eerste instantie door de concessiehouder behandeld. De gemeente is er voor vragen over het beleid, zoals beschreven in dit document.

3.7 Voorbereiden van laadinfra

Bij realisatie van nieuwbouw, of grootscheepse aanpak van wijken stimuleren we het parkeren op eigen terrein. Dit is toekomstvast en kan ervoor zorgen dat de openbare ruimte minder overvraagd wordt. Waar het niet kan, schrijven we voor dat er rekening wordt gehouden met de aanleg van laadpalen. Op de locaties van de plankaart kunnen al voorbereidende voorzieningen worden aangelegd. Doel is dat bij definitieve aanleg van laadpalen de verharding slechts beperkt opengebroken hoeft te worden.

3.8 Verlengde Private Aansluiting (VPA) (kabelmatten)

Wie op eigen terrein kan parkeren kan daar een laadpaal neerzetten zonder dat daarvoor vergunning nodig is. Het heeft voordelen om op 'eigen' stroom te laden – voornamelijk vanwege de kosten. Na een investering (laadpaal & aanvullende apparatuur zoals zonnepanelen) kan men goedkoper laden. In de toekomst kan de eigen auto ook als thuisaccu worden gebruikt.

Inwoners die niet op eigen terrein kunnen parkeren, zijn volgens de Ladder van Laden aangewezen op een openbare laadpaal of laden vanuit de eigen woning. Met de invoering van dit nieuwe laadbeleid in de gemeente Nissewaard is het voor inwoners ook toegestaan om elektrische voertuigen op te laden via een Verlengde Private Aansluiting (VPA), ook wanneer er een openbaar trottoir tussen de parkeerplaats en de privé-aansluiting ligt. Dit beleid is een directe reactie op de groeiende vraag van inwoners en op de feedback die is ontvangen tijdens de bespreking van het concept laadbeleid in februari 2024.

Invloed op Netcongestie

De huidige netcongestie is een serieuze kwestie die in de komende jaren nog niet opgelost zal zijn. Door centraal in te grijpen in de laadinfra, bijvoorbeeld door op piekmomenten de laadsnelheid te verlagen, kan worden voorkomen dat de gevolgen nog groter worden. Deze sturing is op individueel niveau alleen mogelijk met de medewerking van de inwoners. Wie om vijf uur thuiskomt en de auto inpluigt, kan de netcongestie verergeren, ook al zijn het kleine beetjes.

Met de nieuwe beleidslijn wordt het gebruik van kabelmatten en de mogelijkheid om via een VPA op te laden nu actief ondersteund, zodat inwoners op een veilige en efficiënte manier kunnen bijdragen aan de verduurzaming van mobiliteit in onze gemeente.

3.9 Dagelijkse problemen rond laadpalen

Eenmaal geplaatst en ingeschakeld begint het dagelijkse gebruik van de laadpaal. Het is de bedoeling dat een laadpaal, een openbare voorziening, in goede harmonie wordt gebruikt door de diverse eigenaren van elektrische voertuigen. Daarbij moet de laadpaal meer als tankstation worden gezien dan als parkeerplaats. Het parkeervak van een openbare laadvoorziening is expliciet geen privé-parkeerplek. Het is een plek die gedeeld wordt met andere gebruikers. Met dat gezamenlijke gebruik ontstaan geschreven en ongeschreven regels die een beroep doen op sociaal gedrag.

In de praktijk gaat het vrijwel overal goed. Het wordt vanzelf spannender rond een laadlocatie als de bezetting van de laadpalen hoog is. In het beleid zetten we erop in dat het aantal laadpalen meegroeit met de laadbehoefte. Een hoge bezetting mag dus niet te vaak voorkomen, en als het voorkomt is het tijdelijk.

Laadpaalkleven is het fenomeen dat een gebruiker zijn auto niet weghaalt als de auto volgeladen is. Het komt niet veel voor, maar als de laadinfra uitbreidt groeit dit fenomeen vanzelf mee. Laadpaalkleven kan de harmonie rond een laadlocatie stevig aantasten. De gemeente ontwikkelt een aanpak rond laadpaalklevens, afhankelijk van de technische en juridische mogelijkheden. Die zijn voorlopig nog beperkt. De verwachting is dat de aanpak in regioverband wordt ontwikkeld, waarbij Nissewaard inzet op een effectieve, maar niet onredelijke aanpak. Deze zal later in het uitvoeringsbeleid worden opgenomen.

Ook *parkeren van brandstofvoertuigen* op parkeervakken voor elektrisch laden is een gedragskwestie. De juiste inrichting van een parkeervak is overlegd met de politie en staat beschreven in het uitvoeringsbeleid. Wanneer een parkeervak voor elektrisch laden juist ingericht is, kan er gehandhaafd worden op het bedoelde gebruik van het parkeervak.

4. Hoe gaan we het uitvoeren?

De relatief jonge technologie van elektrische voertuigen verandert snel. Hoewel het ingezette beleid hetzelfde kan blijven, kan de uitvoering buiten veranderen. Om deze reden is de praktische uitvoering van het beleid in een apart document beschreven.