

Visie openbare laadinfrastructuur 2030 Gemeente Veenendaal (herziening 2024)

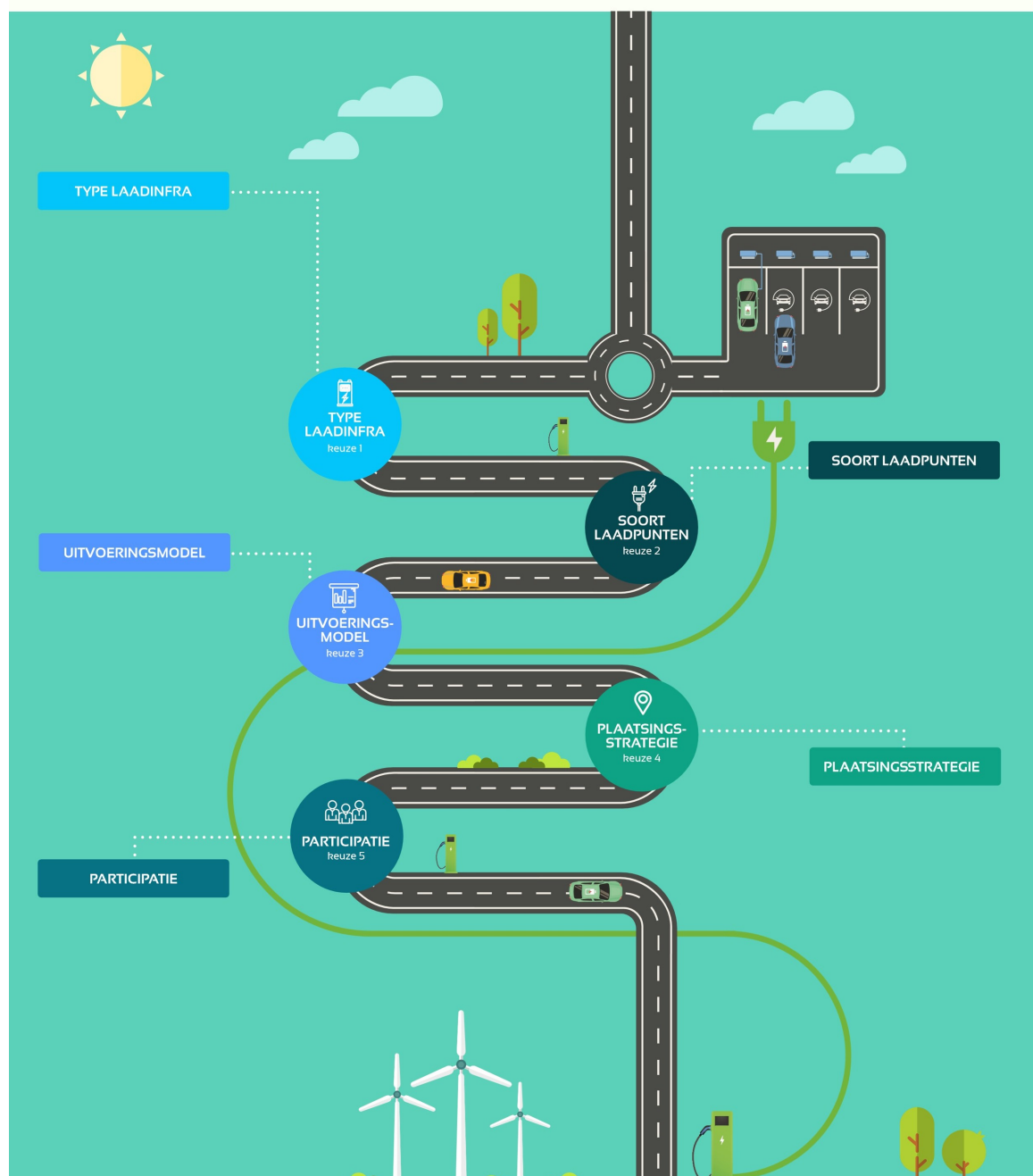
LAADVISIE



ONZE GEBRUIKERSGROEP(EN)



AANTAL LAADPUNTEN 2030



[gepubliceerd in Gemeenteblad gmb-2024-282773, d.d. 28-06-2024]

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in Veenendaal. Dat is ook noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. In Veenendaal zetten we in op 20% energieneutraliteit in 2030 voor de hele gemeente. In 2050 willen we volledig energieneutraal zijn (Programmaplan Energieneutraal Veenendaal 2022-2025). De transitie in vervoer (de pijler mobiliteit van ENV) is van belang om deze doelen te halen. Vanaf 2030 zijn alle nieuwe personenauto's emissieloos^[1]. Voor een belangrijk deel zullen dat elektrische auto's zijn. Die kunnen alleen rijden als er voldoende laadinfrastructuur is. Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, een bijlage van het nationale Klimaatakkoord.

Een van de afspraken is dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid. Voor gemeente Veenendaal geeft deze integrale laadvisie de komende jaren richting aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen. Deze visie dient daarmee als basis om de plannen rondom de uitvoering en uitrol van laadinfra mee op te kunnen stellen.

^[1] Afspraak uit het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' 2017-2021 en het nationale Klimaatakkoord

1.2 Opgave

Met momenteel (peildatum april 2024) 356 publieke laadpunten^[1] (plus 46 ver in procedure), naar schatting meer dan 670 private laadpunten en 11 semipublieke snelladers in gemeente Veenendaal is de transitie naar elektrisch vervoer in de afgelopen jaren ingezet. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen (personenauto's, commerciële voertuigen en bestelwagens) op de weg de komende jaren fors gaat groeien, mede doordat er steeds meer betaalbare modellen beschikbaar zijn. In het Klimaatakkoord is tevens vastgesteld dat in Nederland vanaf 2030 alle nieuwe auto's zero emissie zijn. Dit geldt voor personenauto's en voor commerciële voertuigen, zoals bestelwagens.

De groei in het aantal laadpunten heeft een grote impact op het elektriciteitsnet en de openbare ruimte. Belangrijk is dat de laadpunten zorgvuldig en tijdig worden ingepast. Ook moeten we keuzes maken in het type laadpunten dat we gaan plaatsen. Er zijn namelijk 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 publieke ruimte, bijvoorbeeld voor inwoners die geen eigen oprit hebben of voor bezoekers aan onze gemeente. Een ander deel van de laadpunten krijgt plek in de private ruimte, bijvoorbeeld bij bedrijven of in parkeergarages.

^[1] Het aantal laadpunten en laadparkeervakken is gelijk (RVO, 2021)

1.3 Doel en scope integrale laadvisie

Het doel van deze integrale laadvisie is om een strategie te bepalen waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen wordt gerealiseerd. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen en de CO₂-uitstoot te verminderen en zo de ambities in Programmaplan Energieneutraal Veenendaal te behalen. We willen met deze laadvisie in de toenemende laadvraag voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer. De visie heeft een zichttermijn tot 2030.

We herijken onze visie elke twee jaar op basis van de landelijke tweejaarlijkse prognoses voor elektrisch vervoer (EV-outlooks), zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig meenemen. Met de laadvisie nemen we regie op het plaatsen en opschalen van de laadoplossingen die nodig zijn. Op die manier zorgen we voor een goede inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet en willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

Deze laadvisie richt zich op verschillende gebruikersgroepen. De overstap naar elektrisch rijden verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenvervoer is de overstap al volop gaande en hebben we redelijk zicht op wat er nodig is. Voor de logistiek is nog onzeker in hoeverre elektrisch rijden uitkomst biedt en als dat het geval is, wat dan de behoefte aan laadinfrastructuur is. Daarom hebben we m.b.t. de logistieke sector een minder actieve rol. We volgen wel de ontwikkelingen in samenwerking met de provincie en het regionale samenwerkingsverband vanuit de Nationale Agenda Laadinfra (NAL).^[1] We brengen partijen zo nodig bij elkaar. De samenwerkingsregio binnen de NAL, waar Veenendaal onder valt, is de NAL regio Oost. Momenteel maken we gebruik van de door de NAL regio Oost opgestelde plankaarten die inzicht geven in de laadbehoefte op bedrijventerreinen. Naast logistiek gaat ook het openbaar vervoer over op zero-emissie voertuigen. De provincie is de aanbestedende dienst en heeft daarmee ook zeggenschap over de laadinfrastructuur. Laadinfra voor openbaar vervoer laten we in deze visie buiten beschouwing.

We zien dat bestelwagens, taxi's en voertuigen voor het doelgroepenvervoer steeds meer overstappen naar elektrisch. Een deel van die voertuigen gaat 's avonds mee naar huis en laadt op in de wijk. De laadbehoefte van deze voertuigen faciliteren we en nemen we ook mee in deze laadvisie. Naast elektri-

sche voertuigen zet zowel Nederland als Europa in op waterstof als energiedrager en als ‘brandstof’ voor met name zware emissievrije voertuigen. Waterstof valt buiten de scope van deze laadvisie.

[1] Zie voor een toelichting op de gebruikersgroepen hoofdstuk 8.

1.4 Uitgangspunten voor de uitrol

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

- **Dekkend:** We willen dat EV-rijders altijd binnen gepaste afstand een passende mix van reguliere en snellaadinfrastructuur tot hun beschikking hebben.
- **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 spannen ons in om laadsessies betaalbaar te houden.
- **Veilig:** Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid als digitale veiligheid, oftewel cyber security.
- **Duurzaam:** Alle publieke laadinfrastructuur in Veenendaal, zowel snelladers als reguliere laadpalen, leveren groene stroom minimaal van Nederlandse afkomst, en zo mogelijk van regionale of lokale afkomst.
- **Slim:** Laadpalen zijn voorbereid op netbewust en bidirectioneel laden.

We kunnen deze doelen alleen behalen in samenwerking met de netbeheerder en uitvoerende marktpartijen, maar houden zelf de regie. Daarom borgen we deze doelen door middel van overeenkomsten met contractpartners.

2. Kenmerken laadinfrastructuur

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

2.1 Typen laadinfrastructuur

Het laadnetwerk bestaat uit laadpunten in de publieke, semipublieke en private ruimte. Waar de paal staat, bepaalt mede de toegankelijkheid. Als gebruikers geen toegang hebben tot laadpunten op privaat terrein moeten ze kunnen uitwijken naar semipublieke of publieke laadpunten. De gemeente heeft een belangrijke rol in de realisatie van voldoende publieke laadinfrastructuur.

- **Privaat laadpunt:** Een laadpunt op eigen terrein, aan huis of bij een bedrijf;
- **Semipubliek laadpunt:** Een privaat laadpunt dat is opengesteld voor publiek. Denk aan parkeergarages, tankstations of horeca-locaties. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn.
- **Publiek laadpunt:** Een laadpunt dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten;

Sinds een aantal jaar werken we aan de uitrol van publieke laadinfrastructuur om te voorzien in de toenemende behoefte. Daarnaast mag iedereen die een parkeerplaats op eigen terrein heeft een laadpunt op eigen terrein realiseren en deze voor derden beschikbaar stellen.

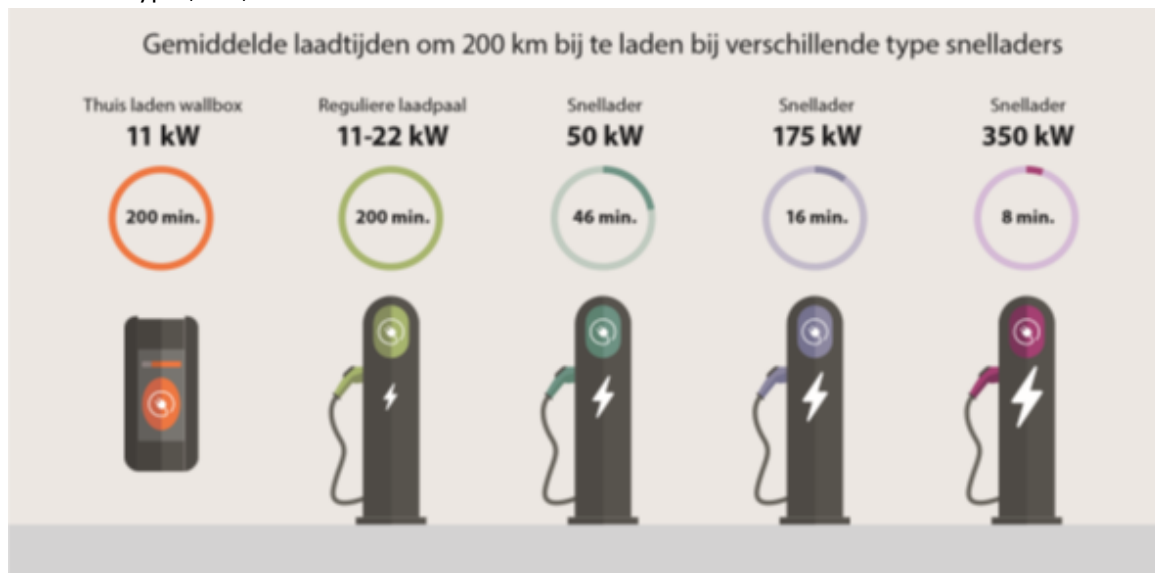
2.2 Soorten laadpunten

Laadpunten kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren:

1. **Regulier laden:** laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren. Reguliere laadpunten kunnen individueel worden geplaatst, of geclusterd worden op een laadplein.
2. **Snelladen:** laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in kortere tijd kunnen opladen. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling. We onderscheiden drie subcategorieën:
 - a. **Kortparkeerladen of semi-snelladen**
Laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW, voornamelijk geschikt voor locaties met een verblijfsduur van 30 tot 60 minuten, zoals supermarkten, hotels en vergaderlocaties.
 - b. **Ultrasnelladen voor personenvervoer**
Laadpunt met een vermogen tussen 125 en 350 kW. De laadvermogens tussen 125 kW en 350 kW worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij pompstations en wegrestaurants.
 - c. **Ultrasnelladen voor openbaar vervoer en logistiek**

Laadpunt met een vermogen hoger dan 350 kW, bijvoorbeeld met een pantograaf. De laadpunten zijn geschikt om grote voertuigen zoals vrachtwagens en bussen in korte tijd te laden.

Snelladen vraagt een grotere investering dan regulier laden. Snelladers zijn daarom vooral gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte, grote aantallen bezoekers en bereidheid daar meer voor te betalen. Denk bijvoorbeeld aan taxistandplaatsen of verzorgingsplaatsen langs de snelweg. Figuur 1 geeft een overzicht van de gemiddelde laadtijden van verschillende type (snel)laders.



Figuur 1 Gemiddelde laadtijden om 200 km bij te laden bij verschillende type (snel)laders (Bron: Handreiking Snelladen, NKI 2020)

3. Ontwikkelingen

3.1 Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik

We verwachten dat in de toekomst laden steeds efficiënter verloopt. In de toekomst kan eenzelfde aantal laadpunten meer EV-rijders bedienen dan nu het geval is. Die verwachting is gebaseerd op een aantal ontwikkelingen:

- **Efficiëntere voertuigen** Volledig elektrische voertuigen worden steeds efficiënter en krijgen steeds betere accu's. De actieradius wordt hiermee steeds groter en daardoor hoeven elektrische voertuigen minder vaak te laden. Daarnaast zijn accu's van elektrische voertuigen ook steeds vaker geschikt om op hogere vermogens, en daarmee bij snelladers sneller, op te laden.
- **Efficiëntere laadpunten** Het aantal snelladers neemt toe, vooral langs snelwegen, maar ook binnen gemeentegrenzen.

3.1.1 Slim laden

Slim laden is een breed begrip. De term "slim laden" wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Een laadsessie kan bijvoorbeeld sneller of langzamer verlopen. Slim laden betekent dat het laden van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog. Slimme technieken kunnen ervoor zorgen dat het elektriciteitsnet niet onnodig zwaar wordt belast wat van belang is i.v.m. netcongestie.

Een aspect van slim laden is bi-directioneel laden. Bij bi-directioneel laden kan het elektrische voertuig stroom terugleveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Hiermee kunnen pieken en dalen in het energieverbruik worden gebalanceerd. Bi-directioneel laden staat nog in de kinderschoenen, maar op diverse plekken in Nederland wordt met de techniek geëxperimenteerd. Er zijn op dit moment nog teveel prijsprikkels die bi-directioneel laden belemmeren (zoals de salderingsregeling). Ook zijn er momenteel nog maar weinig elektrische auto's op de weg die geschikt zijn voor bi-directioneel laden. Nieuwere modellen zijn daarentegen wel steeds vaker geschikt voor bi-directioneel laden dus de mogelijkheden zullen steeds verder toenemen.

3.1.2 Wet- & regelgeving

Nederland en Europa werken aan wet- en regelgeving voor elektrisch laden. We vinden het belangrijk om deze ontwikkelingen te volgen. Wanneer nationale en/of Europese wet- en regelgeving wijzigt, passen we waar nodig ons beleid en onze werkwijze aan.

Nu al relevant zijn de Europese richtlijnen voor de energieprestatie van gebouwen: de Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III^[1]). Nederland heeft deze vastgelegd in het Bouwbesluit (na invoering Omgevingswet: Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl)). Het Bbl verplicht om laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen aan te leggen bij nieuwbouw, bij ingrijpende renovaties of bij bestaande grotere gebouwen, ook als deze niet worden verbouwd.

[1] *Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer – EPBD III*

3.2 Energietransitie en netcongestie

De energietransitie heeft een grote impact op het elektriciteitsnetwerk. Duurzame bronnen als zon en wind geven piekmomenten in het aanbod, terwijl bijvoorbeeld aardgasvrije wijken voor een grotere vraag naar elektriciteit zorgen. Het groeiende aantal elektrische voertuigen heeft ook een impact op de belasting van het elektriciteitsnet.

3.2.1 Afstemming netbeheerders

Door de toenemende elektrificatie ontstaat er in Nederland steeds vaker netcongestie. Ook in Veenendaal is dit het geval en de verwachting is dat netcongestie de komende jaren zal toenemen. De voornaamste reden hiervoor is het overschot aan duurzame energie op piekmomenten. Door netcongestie worden er niet tot nauwelijks grootverbruik aansluitingen, die nodig zijn voor snelladers, uitgegeven. Netcongestie kan de uitrol van reguliere- en met name snellaadinfrastructuur sterk vertragen. Het is de taak van de netbeheerders om in de komende jaren het elektriciteitsnet aan te passen en uit te breiden. Als gemeente is het onze verantwoordelijkheid om tijdig en op basis van prognoses aan te geven welke laadinfrastructuur er in de komende jaren gewenst wordt. Op basis hiervan kan de netbeheerder vervolgens inzicht geven in de haalbaarheid en eventueel maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende netcapaciteit beschikbaar is. Het tijdig delen van prognoses en verwachtingen met de netbeheerder is een gedeelde verantwoordelijkheid tussen ons als gemeente en de concessiehouder(s).

3.2.2 Doorlussen bestaande aansluitingen

In aanvulling op het tijdig communiceren van verwachtingen met de netbeheerder, gaan we als gemeente bewust om met het aanleggen van nieuwe netaansluitingen voor laadinfrastructuur. Voordat besloten wordt om voor een laadpaal een nieuwe netaansluiting aan te leggen, kijken we of het huidige laadpaal-aanbod beter benut kan worden. Daarnaast kijken we expliciet naar de mogelijkheid om nieuwe laadpalen door de verschillende Charge Point Operators (CPO's) 'door te laten lussen' op dezelfde netaansluiting. Bij doorlussen wordt een nieuwe laadpaal aangesloten op een bestaande aansluiting waarop al één of twee andere laadpalen zijn aangesloten. Wanneer alle laadpunten op de betreffende aansluiting tegelijkertijd in gebruik zijn, bijvoorbeeld 's nachts, wordt er per laadpunt een lager vermogen geleverd dan wanneer er slechts enkele laadpunten in gebruik zijn. De laadsnelheid neemt hierdoor af. Daarentegen kunnen er met de extra laadpunten wel meer voertuigen tegelijkertijd laden.

3.2.3 Innovaties

Afsluitend spelen we in op netcongestie door als gemeente ruimte te bieden aan innovaties die netcongestie helpen oplossen. Denk hierbij aan innovaties als het eerder benoemde slim laden of zonne-carports. Waar de markt kansen ziet voor het testen en toepassen van dergelijke innovaties nemen wij als gemeente binnen de kaders van de lopende concessie een faciliterende rol aan.

3.3 Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid

Deze laadvisie raakt verschillende bestaande beleidskaders waarmee we in de uitwerking rekening houden. De volgende, deels in ontwikkeling zijnde, beleidskaders zijn van belang:

- **Omgevingsvisie 2030 – Duurzaam Veenendaal:** Voor het onderdeel mobiliteit geldt hierin het volgende: door het opladen van elektrische auto's plaatsen wij elektrische laadpalen op basis van de vraag. We streven daarbij naar het realiseren van laadpleinen. Voor bewoners die op eigen terrein kunnen parkeren, realiseren wij geen laadpalen.
- **Programma Energieneutraal Veenendaal in 2050:** Mobiliteit speelt een belangrijke rol in de ambities van Veenendaal om in 2050 energieneutraal te zijn, daarom zijn de volgende standpunten opgenomen:
 - o Eind 2025 is Veenendaal 10% energieneutraal met 10% energiebesparing t.o.v. 2014
 - o Eind 2025 is 10% van het totale energieverbruik in Veenendaal duurzaam opgewekt.
- **Concessieovereenkomst Gelderland Overijssel 2022-2025:** De invulling van Samenwerkingsregio Oost is vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst tussen de Provincies Gelderland en Overijssel, het ministerie van I&W en Netbeheer Nederland. De samenwerkingsregio biedt ondersteuning aan alle gemeenten in de provincies Gelderland en Overijssel en aan gemeente Veenendaal in provincie Utrecht. In totaal gaat het om 77 gemeenten (Gelderland/Overijssel), onderver-

deeld in 8 regio's van samenwerkende gemeenten (6 in Gelderland, 2 in Overijssel). Van deze gemeenten nemen er 40 deel aan de huidige concessie openbaar laden Gelderland-Overijssel.

- **Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley:** Binnen de Regio Foodvalley zetten de samenwerkende gemeenten de aankomende jaren voornamelijk bij de 'mobipunten' (mobiliteitsknooppunten) in op het investeren in meer laadinfrastructuur voor diverse vormen van elektrisch vervoer.
- **Regionale Mobiliteitsprogramma: Regio's hebben een belangrijke rol in het Klimaatakkoord voor de CO₂-reductie in mobiliteit.** Om de regionale uitvoering van de afspraken uit het Klimaatakkoord vorm te geven, is afgesproken dat er Regionaal Mobiliteitsprogramma's (RMP's) komen. Op dit moment wordt hieraan gewerkt.

4. Opgave

Om inzicht te krijgen in hoeveel laadpunten er nodig zijn, hebben we gebruik gemaakt van de landelijke prognoses van ElaadNL, de EV Outlooks geheten. De prognoses zetten we af tegen de huidige situatie. Zo maken we de opgave voor de komende periode concreet. Deze prognose geeft richting aan de benodigde ontwikkeling rond laadinfra, maar is geen doel op zich. De werkelijke realisatie van laadinfrastructuur hangt af van de daadwerkelijke ontwikkelingen in het e-rijden.

Dit kan sneller of langzamer gaan dan de prognose. Het doel is om te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit om de ontwikkeling van elektrisch vervoer niet te beperken.

De prognoses geven inzicht in het aantal benodigde (semi-)publieke laadpunten, thuislaadpunten en snellaadpunten. ElaadNL gebruikt voor hun prognosemodellen openbare databestanden, zoals gegevens over kavels (eigen oprit) en demografische en welvaartsgegevens (waar naar verwachting elektrische auto's rijden). Omdat er onzekerheden in de prognoses zitten en semipublieke laadpunten niet apart zijn weergegeven maar als onderdeel van (semi-)publieke laadpunten, houden we de ontwikkelingen goed in de gaten en stellen als nodig onze doelstellingen bij.

Momenteel (*peildatum april 2024*) zijn er **356** (semi-)publieke laadpunten in de gemeente Veenendaal. Daarnaast zijn er nog 46 al ver in de plaatsingsprocedure. Ook zijn er naar schatting meer dan 670 private laadpunten op eigen terrein en 11 semipublieke snelladers

Om in 2025 in de laadbehoefte van batterij-elektrische personenauto's te voorzien zijn volgens de EV Outlooks 2024 van ElaadNL in totaal **718** (semi-)publieke laadpunten nodig^[1]. In 2030 zijn volgens de EV Outlooks **1617** (semi-)publieke laadpunten nodig om in de laadbehoefte van batterij-elektrische personenauto's te voorzien.

In de onderstaande tabel is de prognose voor 2025 en 2030 onderverdeeld in (semi-)publieke laadpunten, thuislaadpunten en snellaadpunten. In Veenendaal is naar verwachting 59% van de kolom (semi-)publiek te beschouwen als de publieke opgave.

	Laadpunten (semi-) publiek	Laadpunten thuis (eigen terrein)	Snellaadpunten
april 2024	publiek 356 (+46 in procedure)	670	11
2025	718 *	1434	14
2030	1617**	1942	27

*Tabel 1: Prognose benodigde laadpunten Veenendaal. Bron: EV Outlooks 2024 (ElaadNL, 2024) * waarvan 424 publiek, **waarvan 954 publiek*

Uit deze prognose blijkt dat we tot 2030 voor een uitdaging staan. Om te voorzien in deze laadbehoefte is een forse toename van het totaal aantal (snel)laadpunten en daarmee ook publieke laadpunten nodig. Het is de verwachting dat er verhoudingsgewijs minder laadpunten per elektrische auto nodig zijn dan in de huidige situatie, doordat de actieradius van nieuwe elektrische auto's groter wordt en daardoor minder frequent hoeven te laden.

[1] In de regel heeft een laadpaal 2 laadpunten. In het programmaplan Energieneutraal Veenendaal 2022-2025 is opgenomen dat Veenendaal streeft naar (in ieder geval) een totaal van 200 publieke laadpalen in 2025. In de EV Outlooks 2024 is semipubliek en publiek samengevoegd. Naar schatting wordt 70% gerealiseerd op publiek terrein en 30% op semi-publiek,

5. Gebruikersgroepen en gemeentelijke rol

Veenendaal kent verschillende gebruikersgroepen die (op termijn) overstappen naar elektrisch rijden, met elk hun eigen kenmerken en behoeftes aan laadinfrastructuur. In dit hoofdstuk beschrijven we voor de gebruikersgroep personenvervoer, doelgroepenvervoer, taxi's en logistiek op welke laadoplossingen

we inzetten. Voor de gebruikersgroepen die we nu niet meenemen in onze visie geldt dat we de ontwikkelingen volgen en indien nodig onze visie en ons beleid aanpassen.

Allereerst heeft de gemeente bij bepaalde doelgroepen een stimulerende rol. De aanleg en spreiding van zowel publieke als private laadinfrastructuur sporen we aan en registreren we. We (mede)financieren en plaatsen publieke laadpalen, zowel op basis van aanvraag als strategisch op basis van plan- en prognosekaarten. Ook organiseren we bijeenkomsten voor inwoners, bedrijven of VVE's met als doel ook hier laadpunten voor personenvervoer te realiseren. Ook tegenover partijen die wij via ander beleid stimuleren om te verduurzamen, en die voor het laden aangewezen zijn op de openbare ruimte, nemen wij een proactieve stimulerende houding aan. Denk hierbij aan laadlocaties voor doelgroepenvervoer. Daarnaast heeft de gemeente een faciliterende rol. EV-rijders moeten zich geen zorgen hoeven te maken over laadinfrastructuur. Daarom garanderen we publieke laadinfrastructuur voor EV-rijders die niet op eigen terrein kunnen laden. We reageren op aanvragen voor publieke laadpalen en maken laadvoorzieningen in de openbare ruimte mogelijk. Deze rol geldt voornamelijk bij personenvervoer.

5.1 Personenvervoer

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden, is ons vertrekpunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. In veel gevallen kan dit namelijk op de oprit of bij de bedrijfslocatie. Bewoners en bedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor (bouw)technische aanpassingen en het installeren van een laadvoorziening.

EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten voor de gebruikersgroepen 'bewoners en bezoekers'. Daarbij houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente. Dit kunnen zowel snelladers en laadpleinen zijn, evenals reguliere laadpalen.

We hanteren in de gemeente Veenendaal de ladder van laden. Alleen wanneer de elektrische rijder afhankelijk is van de openbare ruimte om zijn/haar voertuig te laden is er sprake van een openbare laadbehoefte. Dit geldt bijvoorbeeld voor bewoners zonder eigen oprit of voor bezoekers/forenzen in gebieden waar geen openbaar toegankelijke parkeervoorziening is om te laden (bijvoorbeeld in parkeergarages).



Figuur 2 Ladder van laden

De ladder werkt als volgt:

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

Inwoners

De laadbehoefte voor inwoners wordt conform de ladder van laden zo veel mogelijk ingevuld op privaat terrein. Daarnaast zorgen we voor voldoende openbare laadpunten verspreid over de gemeente. Naast reguliere laadpalen zetten we ons in voor de realisatie van snelladers, om een blijvend dekkend laadnetwerk te realiseren voor de groeiende groep elektrisch rijders.

Met privaat laden als uitgangspunt moedigen wij de aanleg en gebruik van private laadpalen sterk aan. Er kunnen voor EV-rijders met eigen parkeergelegenheid echter verschillende redenen zijn om geen eigen laadpaal aan te schaffen. Zo kunnen investeringskosten als hoog worden ervaren, of ontbreekt de kennis over het proces rondom het aanschaffen van een private laadpaal. Als gevolg laadt de elektrische rijder met eigen parkeergelegenheid bij openbare laadinfrastructuur, wat de druk op de open-

bare laadinfrastructuur onnodig verhoogt. Daarom willen we de drempel voor het aanschaffen van een private laadpaal zo laag mogelijk maken. Dit doen wij door:

1. Inwoners te **informer**en over de mogelijkheden rondom privaat laden. Zo informeren we onze inwoners over hoe een private laadpaal aangeschaft kan worden en attenderen we inwoners op de mogelijkheid om als bureu een private laadpaal te delen. Door het delen van een laadpaal kan de terugverdiensijd verkort worden. Dergelijke informatie delen we via twee kanalen. Enerzijds doen we dit digitaal door op 'Veenendaal Duurzaam' een pagina voor de mogelijkheden rondom privaat thuisladen in te richten.
2. In geval van substantiële meerkosten bij de installatie van een private laadpaal bij inwoners van de gemeente Veenendaal, wordt een **subsidie** toegekend. Dergelijke meerkosten kunnen zich bijvoorbeeld voordoen wanneer de meterkast zich in een tussenwoning aan de tegenovergestelde kant van de oprit van de woning bevindt en er geen kruipruimte is. Vanwege het ontbreken van een kruipruimte kan de kabel die de meterkast met de laadpaal verbindt niet gemakkelijk onder de woning door, en omdat er sprake is van een tussenwoning kan de kabel ook niet gemakkelijk om de woning heen worden aangebracht. Hierdoor is er noodzaak om, bijvoorbeeld, via een *boring* onder het huis door te gaan, wat extra kosten met zich meebrengt. In geval van dergelijke additi-onele installatiekosten komen wij onze inwoners middels deze subsidie financieel tegemoet. Om in aanmerking te komen voor de subsidie moet er aan de volgende voorwaarden voldaan worden:
 - De (toekomstige) bezitter van het elektrisch voertuig woont op een adres in de gemeente Veenendaal.
 - Het adres waarop het elektrische voertuig geregistreerd staat moet overeenkomen met het adres waarop de bezitter van het elektrische voertuig woont.
 - De woning waar de laadpaal wordt geïnstalleerd betreft een tussenwoning of hoekwoning zonder naastgelegen eigen grond.
 - De woning waar de laadpaal wordt geïnstalleerd betreft een woning zonder kruipruimte en met parkeergelegenheid op eigen terrein dat in het omgevingsplan is vastgelegd.
 - In de woning waar de laadpaal wordt geïnstalleerd bevindt de meterkast zich aan de tegen-overgestelde zijde van het huis ten opzichte van de parkeergelegenheid.
 - Indien huurwoning: akkoord van eigenaar.
 - De te plaatsen laadpaal is een slimme (netbewuste) laadpaal.

Hoewel EV-rijders zonder parkeergelegenheid op eigen terrein zelf geen private laadpaal kunnen laten installeren, kunnen zij met de mogelijkheid om private laadpunten open te stellen voor derden toch ook gebruik maken van private laadinfrastructuur. Zo kunnen zij gebruik maken van private laadinfra-structuur van een buur, een bedrijf of vereniging dat zijn private laadinfrastructuur heeft opengesteld. Zo is voor EV-rijder zonder parkeergelegenheid op eigen terrein geen noodzaak meer om een openbare laadpaal aan te vragen en blijft de druk op de openbare ruimte beperkt. Het openstellen voor derden openstellen van private laadinfrastructuur op eigen terrein moedigen wij dan ook sterk aan.

Verlengd private aansluiting (VPA)

Bewoners met een elektrische auto zonder parkeergelegenheid op eigen terrein kunnen enkel gebruik maken van laadpalen in de openbare ruimte, of private laadpalen die zijn opengesteld voor derden. Zij mogen echter geen gebruik maken van private aansluitingen terwijl er op openbaar terrein is geparkeerd. De gemeente Veenendaal staat verlengd private aansluitingen vanaf een woning (VPA) hiermee niet toe.

Bij een VPA bevindt de laadlocatie zich in de publieke ruimte en het laadpunt wordt gevoed via een kabel (onder de grond, in een kabelgoot of boven de grond / op de stoep) die op een private netaanslui-ting van een woonhuis (of bedrijfspand) is aangesloten. VPA's brengen verschillende nadelen met zich mee die in bijlage III uitgewerkt zijn.

De nadelen maken dat de NAL landelijk het advies heeft gegeven om VPA's vanaf een woning niet toe te staan[1]. Dit advies nemen we over.

Parkeren en opladen in eigen (voor)tuin mag in Veenendaal, mits passend binnen de eisen voor het aanleggen van een uitrit volgens het Omgevingsplan (voorheen APV).

Bezoekers

Hieronder valt bezoek aan vrienden en familie, bezoek aan het centrum van Veenendaal en andere re-creatieve locaties zoals sportverenigingen en winkelcentra. Inwoners maken voornamelijk gebruik van openbare laadpunten in woonwijken, private laadpunten, opengesteld voor derden of snelladers op de route. De laadbehoefte van bezoekers aan toeristische locaties en het centrumgebied wordt waar mogelijk ingevuld door private en semi-openbare laadpunten bij de betreffende locatie, bijvoorbeeld in parkeergarages.

In tegenstelling tot VPA's voor bewoners staan we onder voorwaarden wel positief tegenover VPA's bij bezoekerslocaties (bijvoorbeeld bij sportcomplexen of supermarkten), omdat dit publieke laadplekken zijn en dus van algemeen belang zijn. Goede inpassing onder vastgestelde voorwaarden vereist maatwerk

en nader onderzoek. De komende tijd oriënteren we ons daarom op de mogelijkheden en voorwaarden rondom de realisatie van VPA's bij parkeerplaatsen van bezoekerslocaties.

Bij locaties waar geen mogelijkheden zijn voor realisatie van private of semiopenbare laadpunten, voorzien we in openbare laadpunten, bij voorkeur op parkeerterreinen en waar mogelijk in laadplein opstelling.

Bezoekers werk (forenzen)

De laadbehoefte van werkgerelateerd bezoek wordt waar mogelijk ingevuld met private en semi-openbare laadpunten bij onder andere kantorencomplexen. Voor bedrijven is dit in de meeste gevallen ook de meest kosteneffectieve optie, omdat zij elektriciteit relatief goedkoop kunnen inkopen en/of zelf kunnen opwekken. Daarnaast kan de druk op het elektriciteitsnet worden beperkt wanneer er overdag, wanneer er veel duurzame energie beschikbaar is, op de werklocatie geladen wordt.

Middels het beschikbaar stellen van informatie over de voordelen van laden bij de werklocatie, stimuleren we de aanleg en het gebruik van private laadinfrastructuur bij bedrijven. Daarnaast wijzen wij bedrijven erop dat zij hun private laadinfrastructuur open kunnen stellen voor derden. Zo kunnen bijvoorbeeld bezoekers van Veenendaal in het weekend en 's avonds laden bij private werklocaties. Hiermee komen er in Veenendaal extra publieke laadpunten beschikbaar en wordt de terugverdientijd van laadinfrastructuur voor bedrijven verkort, wat de investering extra aantrekkelijk maakt.

In aanvulling op het stimuleren van de aanleg en het gebruik van private en semi-publieke laadpunten bij werklocaties zetten we ons op het gebied van openbare laadinfrastructuur voor werkbezoek in voor de realisatie van snelladers.

Autodelen

Naast de overstap naar elektrisch vervoer zetten we als gemeente in op meer elektrisch deelvervoer. Indien deze in de openbare ruimte opgeladen moeten worden faciliteren we een gereserveerde laadlocatie.

[1] https://nknederland.nl/wp-content/uploads/2022/08/Afwegingskader-VPA_DEF.pdf

5.2 Taxi's en doelgroepenvervoer

Voor voertuigen met een blauw kenteken (taxi's en voertuigen actief in het doelgroepenvervoer) geldt dat zij deels laden bij de remise of bij snellaadpunten. In veel gevallen gaat het voertuig in de nacht met de chauffeur mee naar huis en is er de behoefte om het voertuig 's nachts in de wijk op te laden. Momenteel voorzien we in deze behoefte door aanvragen van betreffende EV-rijders voor openbare laadpalen via de huidige concessie te honoreren en een laadpaal te plaatsen wanneer deze er nog niet staat. Daarentegen zien we dat ladende voertuigen van met name het doelgroepenvervoer voor overlast in de wijk zorgen en dat deze voertuigen laadpunten voor andere bewoners bezet houden.

Om de transitie ook onder deze EV-rijders te stimuleren en tegelijkertijd de overlast in de wijken te verminderen, ondernemen we de volgende acties:

1. Inzet op kleinere laadpleinen met maximaal 3 laadpalen (6 laadplekken). Zie hoofdstuk 6.
2. Verbeteren informatieverstrekking richting deze doelgroep, omtrent aanvraag openbare laadpaal, in combinatie met zelf het gebruik van laadpalen goed te monitoren om tijdig laadpalen bij te plaatsen op de drukke plekken.
3. Onderzoeken of de (nieuwe) centrale opstappunten voor doelgroepenvervoer gebruikt kunnen worden als laadhubs voor deze voertuigen.
4. Onderzoeken of laden buiten de woonwijken voor het doelgroepenvervoer afgedwongen kan worden wanneer deze concessie opnieuw in de markt wordt gezet.

5.3 Logistieke sector

Steeds meer bedrijven stappen over op elektrische voertuigen voor goederenvervoer. De ontwikkeling rond de instelling van zero-emissiezones in gemeenten rondom Veenendaal versnelt deze overstap. (Gemeente Ede vanaf 2026) Ook financieel wordt het steeds aantrekkelijker om de overstap te maken. De aanschafprijs is weliswaar nog hoger maar de operationele kosten van een elektrische bestelwagen zijn lager, waardoor de total cost of ownership (TCO) in sommige gevallen al voordeliger uitvalt voor elektrisch. De landelijke subsidiemaatregelen voor logistiek vervoer helpen hier ook aan mee.

Bestelwagens

De verwachting van ElaadNL is ongeveer de helft van de elektrische bestelwagens gaat laden bij het bedrijf, via private laadinfrastructuur. De andere helft gaat thuis laden, op de eigen oprit of in de openbare ruimte, of laadt onderweg bij openbare snellaadinfrastructuur. Bestelwagens kunnen dezelfde laadinfrastructuur gebruiken als personenauto's, maar gebruiken deze vanwege het groter aantal gereden kilometers veel intensiever.

Gemeente Veenendaal heeft nog geen afspraken m.b.t. een zero-emissiezone voor stadslogistiek, maar we gaan met de winkelstad, de regio Foodvalley en de provincie Utrecht in overleg over een termijn

waarop de zero-emissie zone wel kan worden ingesteld. Voor **stadslogistiek** is het nodig eerst lange termijn doelstellingen op te stellen zodat bedrijven zich op de toekomst kunnen voorbereiden. De verwachting is wel dat het aantal elektrische logistieke voertuigen in de komende jaren sterk zal toenemen. Onder andere vanwege steeds vaker voordelige TCO en omdat we meeliften op de effecten van zero-emissiezones in de gemeenten rondom Veenendaal.

Zwaar wegtransport

Voor **zwaar wegtransport** is de verwachting dat deze in de toekomst deels over zal gaan op elektriciteit, en ook deels op waterstof. Deze voertuigen zullen hoofdzakelijk privaat laden en hebben slechts zeer beperkt behoefte aan publieke laadinfrastructuur. In het geval openbaar geladen moet worden, heeft zwaar vervoer behoefte aan snellaadinfrastructuur op corridors zoals het provinciale- en hoofdwegennet. Als gemeente zien we dan ook een beperkte rol weggelegd om openbare snelladers voor zwaar wegtransport te realiseren. We volgen daarom de ontwikkelingen en ondernemen actie of leveren input voor een regionale en/of landelijke aanpak, wanneer dat van ons wordt gevraagd.

We ondersteunen de transitie naar elektrische logistieke voertuigen voor zowel bestelwagens als zwaar wegtransport en moedigen deze aan door:

1. De aanleg van private laadpalen en -pleinen op bedrijventerreinen te stimuleren door bedrijven te informeren en faciliteren om samen te werken en waar nodig, in principe, vergunningen te verlenen.
2. Bedrijven aan te moedigen om samen te werken en private laadinfrastructuur met elkaar te delen om netcongestie op te lossen. Onze bedrijfsfunctionaris speelt hierin een belangrijke rol.
3. In te zetten op de aanleg van openbare snelladers langs uitvalswegen en waar noodzakelijk op bedrijventerreinen.
4. In te zetten op strategische aanleg van grotere laadpleinen aan de rand van de gemeente waar logistieke voertuigen met lagere vermogens kunnen laden.

5.4 Overige gebruikersgroepen

Elektrische mobiele werktuigen worden in toenemende mate gevraagd en gebruikt in de bouw, mede onder invloed van de stikstofwetgeving. De bouworganisatie organiseert hierbij voor het laden zelf de stroomaansluiting in overleg met de netbeheerder. In het geval van nieuwbouwlocaties zien wij er als gemeente aanvullend op toe dat de netaansluiting beschikbaar is voor het elektrisch laden van mobiele, elektrische bouwvoertuigen.

Hiernaast stimuleren wij het gebruik van emissieloze apparatuur in de bouw door als gemeente het gebruik hiervan als gunningscriterium op te nemen in onze publieke aanbestedingen. Waar mogelijk zullen wij het gebruik van emissieloze apparatuur binnen publieke opdrachten bovendien volledig of gedeeltelijk verplichten. Aansluitend handhaven we op het gebruik van emissieloze apparatuur en treffen we maatregelen wanneer gemaakte afspraken niet worden nageleefd. Hierbij zijn wij extra alert wanneer gebruik van emissieloze apparatuur op basis van stikstofberekeningen noodzakelijk is.

De ontwikkelingen in het **busvervoer** gaan nog sneller dan het personenvervoer. Veenendaal kent geen busremise. In de toekomst zal er mogelijk laadvraag ontstaan bij eindhaltes zoals Station Veenendaal Centrum en Veenendaal-De Klomp. Hier kan 10-15 minuten worden geladen alvorens de terugreis wordt aangevangen. Het initiatief hiertoe zal liggen bij de provincie en de busvervoerder i.s.m. de grondeigenaar en de netbeheerder.

Tot slot zien wij als gemeente geen actieve rol in het aanleggen van laadinfra voor de **e-fiets, e-scooter of andere vormen van langzaam verkeer (bijv. scootmobiel)** in de openbare ruimte. Weliswaar groeit het aandeel e-fietsen en ook speed pedelecs sterk, er komen bij de gemeente nauwelijks vragen binnen voor publieke e-laad voorzieningen voor de fiets. We zien dat het laden van e-fietsen meestal thuis of op het werk plaatsvindt, aangevuld met horeca voor het recreatieve verkeer, die dit als service naar hun klanten zien. De openbare gemeentelijke fietsenstalling Tricotage is wel voorzien van laadpunten.

6. Uitvoeringsmodel

In dit hoofdstuk bespreken we de typen **openbare laadinfrastructuur** en de samenwerking met markt bij de realisatie. In Veenendaal kiezen we voor een mix van laadinfrastructuur; reguliere laders, laadpleinen, snelladers en waar mogelijk, zonnecarports. Om de laadbehoefte van EV-rijders op te vangen, is minimaal een netwerk van reguliere publieke laadpunten nodig, aangevuld met snellaadpunten als aanvullende laadoplossing, bijvoorbeeld voor bezoekers.

We onderscheiden twee typen uitvoeringsmodellen:

- **Opschalen: Reguliere laadinfrastructuur**, waarbij de versnelling van de uitbreiding valt binnen de concessie. We benutten bij de uitbreiding van het reguliere laadnetwerk het schaalvoordeel van de concessie optimaal.

- **Onderzoeken en leren: Laadpleinen, snelladers en zo mogelijk zonnecarports.** Deze vallen buiten de concessie voor reguliere laadinfrastructuur. De ontwikkeling van dit soort laadinfrastructuur is nieuw voor Veenendaal. We onderzoeken en weleren en waar mogelijk, realiseren we dit de komende jaren in samenwerking met marktpartijen en de NAL regio Oost.

Reguliere laadpalen kunnen los worden geplaatst, of geclusterd in een laadplein. De verschillende types laadinfrastructuur zijn niet concurrerend maar complementair: er is een goede mix nodig van 'reguliere' en 'snelle' laadpunten om de transitie naar duurzame mobiliteit te maken.

Reguliere laadinfrastructuur

Reguliere laadpalen vervullen een rol naar de directe omgeving. De uitbreiding van het laadnetwerk met reguliere laadinfrastructuur doen we door middel van een concessie in samenwerking met de provincie Overijssel en Gelderland. Eén Charge Point Operator (CPO) krijgt het exclusieve recht voor het realiseren, beheeren, onderhouden en exploiteren van laadpalen met een netaansluiting t/m 3x35A. Dit zijn maximaal drie laadpalen op één netaansluiting. Door de collectieve aanbesteding via deze concessie is het voor CPO's aantrekkelijk om in te schrijven voor de concessie en een goede verhouding te bieden tussen prijs en kwaliteit.

Laadpleinen

Waar mogelijk concentreren we reguliere laadpalen in laadpleinen, voornamelijk op locaties waar meerdere gebruikers tegelijk willen laden. Laadpleinen groter dan drie laadpalen vallen buiten de concessie. Voor de bebouwde omgeving richten we ons dan ook op laadpleinen met maximaal 3 laadpalen (6 laadplekken).

In nieuwe gebiedsontwikkelingen willen we wél onderzoeken of grotere laadpleinen goed ingepast kunnen worden, als dit zorgt voor een beter ingerichte openbare ruimte en/of lagere aansluit- en installatiekosten. Tevens onderzoeken we de mogelijkheden om op strategische locaties solar carports te faciliteren in combinatie met een laadplein. Wanneer mogelijkheden zich voordoen zullen we hiervoor grond beschikbaar stellen en de realisatie en het beheer en onderhoud van het laadplein aanbesteden. Als het nodig is doen we dit na afstemming met de concessievoorwaarden voor reguliere laadinfrastructuur.

Snelladers

Terwijl reguliere laadpalen vooral een rol vervullen naar de directe omgeving, vindt snelladen vooral langs de corridors plaats. We staan als gemeente positief tegenover de ontwikkeling van snelladers. Snelladers geven namelijk een mate van laadzekerheid in aanvulling op het reguliere laadnetwerk. Snelladers vallen buiten de concessie voor reguliere laadpalen. Realisatie van snelladers op publieke grond in samenwerking met de markt behoeft daarom een andere aanpak. Vanwege het Didam-arrest zijn wij genooddaakt om de realisatie van snellaadinfrastructuur op openbare grond aan te besteden. Dit betekent dat wij niet in kunnen gaan op individuele initiatieven vanuit de markt. We mogen als gemeente bij gronduitgifte namelijk geen 1-op-1 afspraken maken met een enkele partij, in plaats daarvan moet er een selectieprocedure doorlopen worden.

Om snelladers te realiseren op gemeentelijke grond zijn we voornemens gebruik te maken van ondersteuning en expertise uit de NAL regio Oost. We maken gebruik van het stappenplan beschikbaar gesteld door de NAL regio. Daarbij is de eerste stap om te onderzoeken wat wenselijke locaties zijn van zowel de gemeente Veenendaal als marktpartijen (aanbieders van snelladers). Vervolgens toetsen we de technische haalbaarheid van de locatie, bijvoorbeeld de mogelijkheid tot nieuwe netaansluiting of de potentie om gebruik te maken van een bestaande netaansluiting). De locaties die het meest haalbaar zijn op basis van voorgaande stappen worden gepubliceerd, waarna een selectieprocedure wordt gevolgd. Een volledig overzicht van de stappen die we ondernemen voor de realisatie van snelladers op publieke grond is opgenomen in paragraaf 7.3.

Om de ambities rondom snelladen te realiseren zijn middelen en inzet opgenomen in het programmaplan Energieneutraal Veenendaal 2022-2025. De gemeente ziet potentie voor snelladers op verschillende plekken. In hoofdstuk 7.3 gaan we verder in op de uitrolstrategie en de specifieke kansrijke locaties voor snelladen.

7. Uitrolstrategie

Dit hoofdstuk beschrijft de wijze van uitrol van openbare laadinfrastructuur voor alle types. De basis van uitbreiding is de ladder van laden, zoals toegelicht in hoofdstuk 5. Eerst lichten we de verschillende vormen van uitbreiding van de reguliere laadinfrastructuur toe. Bijvoorbeeld op basis van een aanvraag van bewoners, op eigen initiatief van de gemeente of op basis van gebruiksdata. Daarna beschrijven we de uitbreiding van het reguliere netwerk met laadpleinen en snelladers. Tot slot wordt de wijze van monitoring toegelicht en de manier waarop de gemeente omgaat met nieuwe laadinfrastructuur bij gebiedsontwikkeling en nieuwbouw.

Met de groei van het aantal elektrische voertuigen is het de verwachting dat vraaggestuurde plaatsing alleen niet langer in staat is om aan de vraag te voldoen. De gemeente Veenendaal breidt het laadnetwerk van reguliere publieke laadpalen daarom vraaggestuurd én proactief uit op de volgende wijzen:

Paal volgt auto	Aanvraag van een inwoner, forens of bedrijfswagen voor een openbare laadplek.
Proactieve uitbreiding:	
Paal volgt paal	Uitbreiding op basis van gebruiksdata bestaande laadinfrastructuur: Een verwacht verbruik van minimaal 5.000 kWh op jaarbasis op de laadpaal waarvoor opdracht tot plaatsing gegeven wordt.
Jaarlijks uitbreidingsverzoek op initiatief van de gemeente	Jaarlijks 19 te plaatsen laadpalen vanuit de concessie, bijvoorbeeld op nieuwbouw of bezoekerslocaties.
Incidenteel op initiatief van de gemeente	Daarnaast kan de gemeente altijd extra laadpalen aanvragen o.b.v. verwachte vraag tegen een vergoeding conform de concessievoorwaarde.
Uitbreidingsverzoek door CPO	Uitbreidingsverzoek vanuit CPO op basis van gebruiksdata of nieuwbouwplannen. Eerst akkoord nodig van de gemeente.

In de volgende paragrafen lichten we de verschillende type uitbreiding die de gemeente hanteert en de uitvoering daarvan toe.

Een inwoner of forens die elektrisch rijdt of gaat rijden kan een laadpaal aanvragen wanneer de aanvrager beschikt over een kentekenbewijs van een elektrisch voertuig of een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst. De aanvraag wordt gedaan bij de CPO. Hier is inzichtelijk waar er op dat moment al openbare laadpalen staan en welke locaties mogelijk gerealiseerd kunnen worden vanuit de plankaart. Uiteraard geldt hierbij de ladder van laden; als de aanvrager op eigen terrein kan laden wordt de aanvraag afgekeurd.

In opdracht van de CPO wordt door de netbeheerder de netaansluiting gerealiseerd. Zodra de netaansluiting gereed is, plaatst de CPO de laadpaal. Vervolgens wordt bebording geplaatst die aangeeft dat de parkeervakken alleen bestemd zijn voor het opladen van elektrische voertuigen. De laadpaal kan dan worden gebruikt.

Proactief: Paal volgt paal

Als op basis van de gebruiksdata blijkt dat een laadpaal intensief wordt gebruikt, is de concessiehouder verplicht om hier kosteloos een laadpaal bij te plaatsen. Onder intensief gebruik verstaan we een op basis van realisatie-cijfers verwacht verbruik van meer dan 5.000 kWh per laadpaal (verdeeld over twee laadpunten) over een periode van één jaar. De locatie wordt op basis van de plankaart in overleg met de gemeente geselecteerd.

Binnen de concessie is vastgesteld dat de gemeente jaarlijks 30% van de verwachte prognose plaatst in de openbare ruimte. Dit zijn 19 laadpalen per jaar, die we proactief gaan plaatsen. Bij deze 19 laadpalen geldt dat er geen verwachte gebruikersgroep hoeft te zijn die gelijk van de paal gebruik zal gaan maken. Het mag dus ook om nieuwbouwlocaties gaan. De gemeente kiest zelf de 19 locaties op basis van de opgestelde plankaart met laadlocaties (zie hoofdstuk 8.2).

Gemeentebld 2026 nr. 394247 20 augustus 2026

De gemeente kan daarnaast altijd een extra laadpaal aanvragen op basis van verwachte vraag. De kosten die verbonden zijn aan het plaatsen van een extra laadpaal zijn voor de gemeente en conform de concessievoorwaarden.

Proactief: Uitbreidingsverzoek door CPO

Tot slot kan de CPO zelf een voorstel doen voor het uitbreiden van het laadnetwerk. De CPO dient in alle gevallen wel eerst akkoord te hebben van de gemeente voordat de plaatsingsprocedure wordt gestart.

7.2 Uitbreiding met laadpleinen

We zien als gemeente veel potentie in laadpleinen en faciliteren de aanleg van openbare laadpleinen via de huidige concessieafspraken. We kiezen hierin voor een organische groei van laadpalen op één specifieke locatie op basis van gebruiksdata (data-gestuurd bijplaatsen). We plaatsen enkel laadpalen bij wanneer de vraag te groot wordt voor het huidige aantal laadpalen en plaatsen laadpalen bij tot een maximum van 3 laadpalen (6 laadplekken) per laadplein.

Naast deze kleinere openbare laadpleinen die binnen de huidige concessie vallen willen we openbaar toegankelijke laadpleinen met een private aansluiting (bijvoorbeeld bij sportterreinen of andere voorzieningen) stimuleren. Deze mogen ook groter worden dan 3 laadpalen, maar enkel in afstemming met de gemeente Veenendaal. Hiervoor geldt maatwerk en een apart inkooptraject. Uitgangspunt hierbij is dat het risico bij de markt ligt en het laadtarief gelijk is aan reguliere laadpalen.

7.3 Uitbreiding met snelladers

Volgens de EV Outlooks is er een groeiende behoefte aan snellaadinfrastructuur vanuit de verschillende doelgroepen. Niet in de minste plaats door het toenemend gebruik van elektrische voertuigen in de (stads)logistiek en het doelgroepenvervoer. Voor deze twee doelgroepen willen we tevens zo veel mogelijk voorkomen dat zij laden in de woonwijken en zo de overlast te beperken.

Snelladers op private grond

De ontwikkeling van snelladers op private gronden en semi-publieke terreinen willen we conform de ladder van laden zoveel mogelijk stimuleren. Wanneer vergunningen voor plaatsing op private grond noodzakelijk zijn, verlenen we deze in principe. Snelladers realiseren volgens de ladder van laden betekent dat de voorkeur ligt op private grond. Daarom moedigen we grondeigenaren binnen de gemeente aan om snelladers op eigen terrein te realiseren en openbaar toegankelijk te stellen. Ook informeren we bedrijven hoe de realisatie van snelladers op depots, bijvoorbeeld ten behoeve van het logistieke bedrijfsprocessen, gezamenlijk op te pakken. De logistieke plankaarten bedrijventerreinen die de NAL regio Oost ter beschikking stelt ondersteunen dit proces.

Snelladers op publieke grond

In aanvulling op snellaadinfrastructuur op privaat terrein, zien wij dat er ook een groeiende behoefte is aan snellaadinfrastructuur in de publieke ruimte. Wanneer geen passende oplossing kan worden gevonden op private of semi-publieke grond, staan wij positief tegenover de ontwikkeling van publieke snellaadinfrastructuur op gemeentelijke grond. Wij zijn in principe bereid hier publieke grond voor beschikbaar te stellen. Tegelijkertijd zien wij dat voor publieke snellaadinfrastructuur, in tegenstelling tot reguliere laadpalen, er slechts enkele strategische locaties binnen Veenendaal noodzakelijk zijn om een dekkend netwerk te creëren. Daarnaast heeft snellaadinfrastructuur een significant grotere impact op het elektriciteitsnetwerk dan reguliere laadinfrastructuur. Gezien de huidige netcongestie problematiek is het daarom onwenselijk om een overschot aan snellaadinfrastructuur te realiseren.

Om snelladers te realiseren op gemeentelijke grond stelt de NAL regio Oost een stappenplan beschikbaar. We doorlopen het stappenplan samen met de experts binnen de NAL regio Oost, en maken gebruik van de door hen beschikbaar gestelde standaardproducten zoals de modelovereenkomsten en aanbestedingsdocumenten met betrekking tot selectie en publicatie.

In onderstaande tabel 2 werken we in stappen toe naar realisatie van een snellaadlocatie door een CPO. Allereerst bepalen we wenselijke locaties (stap 1 t/m 3), daarna onderzoeken we met hulp van de netbeheerder de technische haalbaarheid (stap 4 t/m 6), tot slot gaan we over op publicatie en selectie (stap 7 t/m 9).

Stap	
1	Marktpartijen geven voorkeurslocaties aan
2	Gemeente bepaalt wenslocaties
3	Gecombineerde voorkeurslijst opstellen
4	Netbeheerders toetsen technische haalbaarheid
5	Verdieping haalbaarheid bestaande aansluitingen
6	Opstellen lijst kansrijke locaties met voorkeursoplossing
7	Selectieprocedure publieke locaties voorbereiden
8	Publicaties snellaadlocaties per gemeente
9	Selectie en gunning
10	Start realisatietraject door CPO

Tabel 2 Stappenplan realisatie openbare snelladers (NAL regio Oost, 2024)

Om in stap 1 t/m 6 te bepalen of een voorkeurslocatie geschikt is moet een locatie aan een aantal randvoorwaarden voldoen. In hoofdstuk 8 wordt dieper ingegaan op de criteria waar een snellaadlocatie aan moet voldoen. Vanwege de hoge belasting op het elektriciteitsnet is er bij snellaadinfrastructuur extra aandacht voor de inpassing op het net en betrekken we de netbeheerder vroegtijdig in het proces om snel de (on)mogelijkheden van een netaansluiting vast te stellen. Daarnaast kijken we met het oog op netcongestie ook naar creatieve oplossingen, door bijvoorbeeld gebruik te maken van bestaande netaansluitingen. We bekijken per wenselijke snellaadlocatie op publieke grond in stap 4 en 5 samen met de netbeheerder of een netaansluiting, en zo ja welk type netaansluiting mogelijk is. Uitgangspunt bij realisatie van publieke snellaadinfrastructuur is dat het risico bij de markt ligt en wij als gemeente een faciliterende rol hebben.

7.4 Monitoring van laadnetwerk

Het laadnetwerk (regulier en snelladers) wordt gemonitord door de CPO's, die aan de gemeente rapporteren. Er kan op drie manieren data worden gerapporteerd:

1. Data over laadnetwerk – ten behoeve van analyse
2. Managementrapportage – ten behoeve van prestatie management
3. Beheergegevens – ten behoeve van datakwaliteit en beheersbaarheid

Het gebruik van een laadpaal is door verschillende gegevens inzichtelijk te maken. Voorbeelden zijn het aantal laadsessies, het aantal unieke gebruikers, de hoeveelheid afgenomen kWh, de totale duur van een laadsessie en de totale duur van de periode waarin een voertuig aangesloten staat. Met behulp van de aangeleverde data bepalen we onder andere waar het laadnetwerk proactief uitgebreid kan worden volgens het paal-volgt-paal principe (uitbreiding op basis data van een al bestaande laadpaal). Zie voor de gedetailleerde werkwijze van het proactief bijplaatsen van reguliere laadpalen hoofdstuk 7.1.

7.5 Gebiedsontwikkeling en nieuwbouw

Bij een verwachte laadbehoefte in gebiedsontwikkeling en nieuwbouw/ inbreiding betrekken we de CPO tijdig om de aanleg van openbare laadpalen mee te nemen. Hierin focussen we op reguliere laadpalen, kleinere laadpleinen die binnen de concessie vallen en grotere laadpleinen. We verwachten bij nieuwbouwontwikkelingen geen snelladers te realiseren. De juiste gemeentelijke afdelingen worden betrokken en geïnformeerd. Hiermee borgen we dat de straat niet twee keer open hoeft en laadpalen efficiënt worden geplaatst. De kosten voor het realiseren van laadpalen komen voor rekening van de CPO, conform de concessievoorwaarden wanneer het geen laadplein met meer dan drie laadpalen betreft.

Om in te schatten hoeveel laadpalen bij een beoogde ontwikkeling geplaatst moeten worden, gebruiken we onze nieuwbouwkaarten en de Nieuwbouwtool. Daarin rekenen we het aantal te plaatsen laadpalen uit aan de hand van de toekomstige woningspecificaties en de verwachte laadbehoefte van de toekomstige bewoners. Meer informatie over de werking van de nieuwbouwtool is hier te vinden. Deze laadpalen worden zoveel mogelijk geclusterd in laadpleintjes van maximaal 6 laadpunten die binnen de concessie gerealiseerd kunnen worden. Buiten de concessie kan geïnnoveerd worden. Bijvoorbeeld met grotere laadpleinen en laadlantaarnpalen. De Inrichtingseisen Veenendaalse Openbare Ruimte (IVOR) zijn inmiddels uitgebreid met voorschriften voor laadinfrastructuur, zodat deze bij nieuwe ontwikkelingen worden meegenomen.

8. Plaatsingsprocedure

Om de uitrolstrategie voor openbare laadinfrastructuur in de praktijk te kunnen brengen, wordt er een zorgvuldig besluitvormingsproces doorlopen om tot potentiële locaties te komen. Het proces voor reguliere laadinfrastructuur en voor snellaadinfrastructuur verschilt en wordt in onderstaande hoofdstukken toegelicht.

8.1 Plaatsingsleidraad

Reguliere laadinfrastructuur

Voor reguliere laadinfrastructuur is onder andere de plankaart reguliere laadinfrastructuur opgesteld en vastgelegd. Het proces bestond uit de volgende stappen, die in de volgende paragrafen van dit hoofdstuk verder worden toegelicht:

1. Aan de hand van de plaatsingsleidraad bepalen we of een locatie geschikt is om ingericht te worden als laadplek met laadpaal.
2. Op de plankaart zijn geschikte locaties voor openbare laadpalen aangewezen;
3. De plankaart is aangescherpt door inwoners van de gemeente te betrekken in de locatiekeuze;
4. De plankaart is vastgesteld en de locaties worden vastgelegd door het nemen van een (verzamel)verkeersbesluit.

Bij het plaatsen van laadpalen houden we rekening met een goede spreiding van laadpalen over de gemeente. Om geschikte locaties voor openbare laadinfrastructuur aan te wijzen moet er ook duidelijkheid zijn op basis van welke (ruimtelijke) kaders en afwegingen bepaald wordt of een locatie geschikt is. Deze kaders en afwegingen hebben we opgenomen in de plaatsingsleidraad (Bijlage 2).

De plaatsingsleidraad is een richtlijn. In sommige gevallen is er in een gebied, waar wel vraag is naar openbare laadpalen, geen locatie zijn die volledig geschikt is en aan alle criteria uit de plaatsingsleidraad voldoet. We gebruiken de criteria in de plaatsingsleidraad om laadlocaties te toetsen. Afwijken van de criteria in de plaatsingsleidraad kan, bijvoorbeeld als er in een gebied geen (geschikte) haakse parkeervakken beschikbaar zijn. In deze situatie kan het zo zijn dat de laadpaal toch bij een langsparkeervak komt te staan.

Omdat een laadplek in de nachtelijke uren (als de parkeerdruk het hoogst is in woonstraten) ook als parkeerplek fungeert, is deze niet van invloed op de totale parkeerdruk in een buurt. Het aspect parkeerdruk is daarom geen argument om wel of niet voor een locatie te kiezen, en is dus niet meegenomen in de plaatsingsleidraad.

Snellaadinfrastructuur

Bij de realisatie van snellaadinfrastructuur houden we onder andere rekening met een goede spreiding binnen de gemeente. De komende periode onderzoeken we samen met de NAL regio Oost welke locaties geschikt zijn. We focussen ons daarbij op locaties langs relatief drukke wegen (corridorladen) en locaties waar kort geparkeerd wordt (kortverblijfladen), bijvoorbeeld bij een bouwmarkt of sportcomplex. Om te bepalen of een locatie geschikt is, hanteert de gemeente Veenendaal onderstaand toetsingskader:

1. **Dekking**
 - a. Staan er (semi)publieke snelladers in de nabije omgeving?
2. **Elektriciteitsnet**
 - a. Is de locatie nabij het middenspanningsnet?
 - b. Is er voldoende netcapaciteit beschikbaar op het middenspanningsnet?
 - c. Kan er gebruik gemaakt worden van een bestaande netaansluiting?
 - d. Kan er gebruik worden gemaakt van het laagspanningsnetwerk in combinatie met een accu?
3. **Beschikbare ruimte en inpassing:**
 - a. Is er voldoende fysieke ruimte om de benodigde installaties te plaatsen?
 - b. Is er fysieke ruimte voor uitbreiding?

4. **Bereikbaarheid**
 - a. Is de locatie goed bereikbaar?
 - b. Is de locatie in de nabijheid of grenzend aan drukke uitvalswegen?
5. **Verkeerstromen en veiligheid**
 - a. Heeft de locatie een hoge 'traffic flow'.
 - b. Heeft de locatie een veilige op- en afrit
6. **Toepasbaarheid verschillende gebruikersgroepen**
 - a. Ligt de locatie aan routes van taxi's en doelgroepenvervoer?
 - b. Is de locatie geschikt voor (taxi)busjes?
7. **Faciliteiten**
 - a. Zijn er faciliteiten en voorzieningen voor bezoekers?

8.2 Plankaarten

Plankaart reguliere laadinfrastructuur

Voor de verdere uitbreiding van het laadnetwerk van reguliere laadpunten in Veenendaal is een plankaart, ofwel plankaart opgesteld. Deze baseren we op de prognose, kaders en plaatsingsleidraad die de gemeente en de CPO (Charge Point Operators) scheppen voor het plaatsen van laadpalen. Door een plankaart op te stellen, zijn in één keer alle locaties aangewezen die nodig zijn voor het realiseren van een dekkend laadnetwerk. Hierbij wordt onder andere rekening gehouden met de dekking en spreiding van het netwerk en de potentie van laadpleinen op sommige locaties (bijvoorbeeld bij sportvoorzieningen en op het parkeerterrein theater). Laadpleinen met meer dan 6 laadpunten vallen buiten de concessie en worden daarom apart in de markt gezet.

We gaan niet meteen alle locaties op de plankaart ontwikkelen, maar de plankaart vormt wel de basis voor uitbreiding van het huidige laadnetwerk. Als een nieuwe aanvraag binnenkomt, kan deze snel worden behandeld omdat er reeds geschikte locaties op de plankaart zijn aangewezen.

Ook is het mogelijk voor de gemeente om proactief laadpunten te plaatsen op locaties waarvoor nog geen aanvraag is gedaan, maar waarvan wordt verwacht dat er een grote laadbehoefte zal zijn. Bijvoorbeeld op bezoekerslocaties of nieuwbouwlocaties. Hier worden, zoals eerder vermeld, de 19 proactief te plaatsen laadpalen uit de concessie voor gebruikt. Voor deze proactief te plaatsen laadpalen gebruiken we eveneens de plankaart.

De plankaart (vastgesteld 2022) is afgestemd met bewoners en netbeheerders. Als er aanleiding is wordt de plankaart herzien. Vooralsnog voldoet de huidige plankaart.

Uiteindelijk zorgt deze plankaart voor een versnelling van de uitrol van de laadinfrastructuur. E-rijders hoeven na aanvraag namelijk minder lang op een laadpunt te wachten doordat we potentiële locaties in beeld hebben. We herijken de plankaart als gemeente elke twee jaar, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen. We gebruiken de plankaart voor de uitrol van laadpleinen en reguliere laadpalen, maar de potentiële locaties van snelladers behandelen we buiten de plankaart om.

Plankaart logistiek laden In 2023 heeft de NAL regio Oost onderzoek laten doen naar de energievraag en toekomstige behoefte naar laadinfrastructuur voor bestelwagens, bakwagens en vrachtwagens op alle bedrijventerreinen binnen Gelderland, Overijssel en de gemeente Veenendaal. Binnen dit onderzoek zijn onder andere plankaarten opgesteld die inzicht geven in de openbare laadbehoefte voor logistiek op bedrijventerreinen. Deze plankaarten vormen samen met de plaatsingscriteria voor reguliere en snellaadinfrastructuur het vertrekpunt voor het vaststellen locaties waarop publieke laadinfrastructuur ten behoeve van logistiek laden op bedrijventerreinen in Veenendaal gerealiseerd kan worden.

8.3 Participatie van inwoners bij de locatiekeuze laadpalen

We vinden het belangrijk dat inwoners goed en vroegtijdig geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Daarom hebben we onze inwoners geraadpleegd bij de locatiekeuze van openbare reguliere laadpalen en laadpleinen in en nabij woonwijken. De plankaart vormt momenteel de basis voor de te nemen verkeersbesluiten.

Snelladers worden niet in woonstraten geplaatst, maar langs doorgaande wegen, op pleinen bij supermarkten of andere bezoekerslocaties. De locatiekeuze verloopt niet in participatie met bewoners.

Voor elke reguliere en snellaadpaal wordt een verkeersbesluit genomen. De verkeersbesluiten staan open voor bezwaar en beroep.

8.4 Parkeerbeleid, vaststelling & handhaving

Het nemen van een verkeersbesluit is noodzakelijk voor het plaatsen van een 'alleen voor elektrisch laden' verkeersbord. Zonder dit verkeersbord kan niet gehandhaafd worden. Na het nemen van het verkeersbesluit of het verzamelverkeersbesluit blijft, naast het bestemmen van het parkeervak voor het opladen van elektrische voertuigen, het geldende parkeerregime van kracht.

Dit houdt in dat een laadlocatie in een blauwe zone dezelfde regels kent als andere parkeervakken in de blauwe zone. Namelijk tijdelijk parkeren, ook met een elektrische auto. Hetzelfde geldt voor gebieden waarin betaald parkeren van kracht is of er sprake is van vergunningshoudersparkeren.

Bij het opmaken van een parkeerbalans van een gebied waar laadpalen staan of worden geplaatst telt een laadplek als parkeerplek. Dit omdat 's nachts de grootste parkeerdruk in een buurt heerst en we van bewoners niet verwachten dat ze de auto 's nachts van de laadplek verwijderen. Daarmee functioneert een laadplek gedurende de nacht dus als parkeerplek. We handhaven tussen 23.00 en 07.00 uur dan ook niet op voertuigen die niet op het laadpunt zijn aangesloten. Hiermee wordt onnodige druk op de groene ruimte zoveel mogelijk voorkomen.

Betreffende de handhaving op foutgeparkeerde voertuigen (bijvoorbeeld fossiele voertuigen op een laadplek) of verkeerd gebruik van laadvoorzieningen (bijvoorbeeld bewust niet correct aansluiten van laadkabels) gedurende de dag kiezen we voorlopig voor gerichte acties op basis van meldingen, in plaats van een continue handhaving. We verwachten dat het klachtenpercentage per laadpaal in de toekomst daalt, in verband met een stijgende acceptatiegraad onder bewoners en gebruikers. Continue handhaving brengt te hoge, vaste kosten met zich mee, die zeer waarschijnlijk niet opwegen tegen de opbrengsten hiervan.

We analyseren met de concessiehouder (NAL regio Oost) het eventuele laadpaalkleven en zo nodig nemen we maatregelen.

8.5 Uitzonderingen

De werkwijze met een plankaart en verzamelverkeersbesluiten voor reguliere laadpalen beoogt voor het overgrote deel van de te plaatsen laadpalen een korte en werkbare procedure te bieden. We beseffen dat er situaties kunnen voordoen die toch buiten de plankaart om maatwerk verlangen. In dat geval wordt er een nieuwe locatie geselecteerd en een verkeersbesluit voorbereid. We accepteren dat de doorlooptijd van het plaatsingsproces dan langer is.

Daarnaast kunnen andere ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld herstructureringssituaties ervoor zorgen dat een locatie niet meer geschikt is. Er kan daarom, indien noodzakelijk, van de plankaart worden afgeweken. In dat geval wordt er een maatwerkoplossing gezocht. Om deze oplossing te realiseren moet er een aanvullend verkeersbesluit worden genomen. Op deze manier worden ook in uitzonderingsgevallen de uitgangspunten en aanpak in deze visie gevolgd om een dekkend laadnetwerk in de gemeente Veenendaal te realiseren.

Bijlage I Begrippenlijst

Batterij elektrisch voertuig (BEV)

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

Charge Point Operator (CPO)

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

Kortparkeerladen

Snelladen aan het begin van de snellaadrange wordt 'kortparkeerladen' genoemd. Deze laadpalen worden vaak geplaatst op plekken waar de EV-rijder het laden kan combineren met een andere activiteit, zoals winkelen of vergaderen.

Laadpaal

Fysiek object met meestal één of twee laadpunten.

Laadpunt

De elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker wordt aangesloten. Reguliere laadpalen beschikken meestal over twee laadpunten. Een laadpunt kan ook verwerkt zijn in bijvoorbeeld een muurbox of lichtmast.

Laadplein

Een laadplein bestaat uit meer dan twee laadpunten voor elektrische voertuigen die een gedeelde net-aansluiting hebben (bij publieke laadpalen) of die op een gedeelde groep achter de meter zitten.

Laadpunt voor regulier laden

Laadpunt met een vermogen van hoogstens 22kW.

Laadpunt voor snel laden

Laadpunt met een vermogen hoger dan 22 kW.**Laadobject** Laadpaal, laadpunt, snellader, laadplein.

NAL-regio's

Zes samenwerkingsregio's die zijn voortgekomen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Gemeenten werken binnen deze regio's samen met de provincie en met de netbeheerder.

Publiek toegankelijk laadpunt

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

Privaat laadpunt

Een laadpunt op eigen terrein.

Ultrasnelladen

Snelladen aan de bovenkant van de range wordt ook wel ultrasnelladen of 'Ultra Fast Charging' (UFC) genoemd. Hierbij gaat het om laadvermogens van meer dan 150kW. Deze laadvermogens zijn gewenst voor zwaardere voertuigen.

RFID reader

Radio-Frequency IDentification, maakt de gebruikersidentificatie met een laadpas mogelijk.

Slim laden

Brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Minimaal betekent dit dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog.

Semipubliek toegankelijk laadpunt

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

Social charging app

App waarbij EV-rijders het gebruik van laadpunten in de buurt met elkaar afstemmen. Deelnemers laten bijvoorbeeld in de app weten hoe lang ze nog moeten laden.

Zero-emissielogistiek (ZE-logistiek)

Zonder uitstoot van schadelijke stoffen goederen verplaatsen voor bijvoorbeeld bouw, retail, afval, horeca, en e-commerce. Voertuigen rijden op elektriciteit of waterstof.

Zero-emissiezones (ZE-zones)

Zones waarbinnen geen logistieke voertuigen mogen komen die emissies uitstoten.

Bijlage II Plaatsingsleidraad

Om geschikte locaties voor openbare laadinfrastructuur aan te wijzen moet er duidelijkheid zijn op basis van welke kaders en afwegingen bepaald wordt of een locatie geschikt is. Deze kaders en afwegingen hebben we opgenomen in de plaatsingsleidraad.

In sommige gevallen zal er in een gebied, waar wel vraag is naar openbare laadpalen, geen locatie zijn die volledig geschikt is en aan alle criteria uit de plaatsingsleidraad voldoet. De plaatsingsleidraad is een richtlijn. We gebruiken de criteria in de plaatsingsleidraad om laadlocaties te toetsen. Afwijken van de criteria in de plaatsingsleidraad kan, bijvoorbeeld als er in een gebied geen (geschikte) haakse parkeervakken beschikbaar zijn. In deze situatie kan het zo zijn dat de laadpaal toch bij een langspaarkeervak komt te staan. Onze voorkeur gaat uit naar de criteria in de plaatsingsleidraad. De plaatsingsleidraad is in het onderstaande kader bijgevoegd.

Plaatsingsleidraad openbare laadinfrastructuur gemeente Veenendaal

Eisen

Iedere beoogde laadlocatie toetsen we aan de volgende criteria:

1. Er is geen ruimte om op eigen terrein een laadpaal te plaatsen. Heeft de aanvrager geschikte parkeerruimte op eigen terrein (oprit, garage, garagebox), dan zelf een laadpaal plaatsen.
2. Loopafstand vanaf adres van de indiener tot het laadobject is <250 meter.
3. Nabijheid van een laagspanningskabel (bij voorkeur binnen 25 meter. Wanneer een kabel langer dan 25m benodigd is, zijn de eventuele meerkosten voor de CPO).
4. Bij het plaatsen van laadpalen hebben haakspaarkeerplaatsen de voorkeur boven langspaarkeervakken, tenzij het niet anders kan om de vraag naar laadpalen te voldoen.
5. De doorgang op het trottoir moet na plaatsing van het laadobject minimaal 90 cm bedragen (conform ASVV 2021 van het CROW) om belemmering van langzaam verkeer te voorkomen.
6. Gebruiksveilige plaatsing van het Laadobject, gelet op oriëntatie ten opzichte van verkeersstromen.
7. Minimale kans op beschadigingen door aanrijdingen. CPO is verantwoordelijk voor het aanbrengen van aanrijbeveiliging indien er sprake is van weinig ruimte bij haaksparkeren of andere vormen van aanrijdgevaar.
8. Het voorkomen van beschadiging van boomwortels en bomen, daarom de laadpaal ten minste 3 meter van de stam plaatsen en indien mogelijk niet onder de boomkroon.
9. Er zijn geen technische belemmeringen vanuit de Netbeheerder.
10. Het voorkomen van laadlocaties aan hoofdverkeerswegen.
11. Geen geplande werkzaamheden op de laadlocatie. De gemeente stelt zich zo goed mogelijk op de hoogte van eventueel geplande werkzaamheden in het gebied om te voorkomen dat laadobject(en) op korte termijn verwijderd en/of verplaatst dienen te worden.
12. Het Laadobject wordt zo geplaatst dat voldoende ruimte voor (onderhouds)werkzaamheden aan het Laadobject en de geïntegreerde netaansluiting mogelijk is. Bij het plaatsen van het Laadobject moet daarom rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van het serviceluik (inclusief cilinderslot).
13. Het Laadobject wordt zo geplaatst dat de sockets en RFID-reader voor de gebruikers goed bereikbaar zijn.
14. Het Laadobject wordt niet geplaatst direct voor de deur of het raam van een woonhuis.
15. Bij een aanvraag van een laadpaal of uitbreidingsverzoek waarbij voor de aanvrager tevens een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar is, wordt de loopafstand als bedoeld in de regeling gehandicaptenparkeerkaart als uitgangspunt gebruikt om zo mogelijk een laadpaal binnen deze afstand te plaatsen. Dit betekent dat het laadvak niet gekoppeld wordt aan de gehandicaptenparkeerplaats.
16. Nadat aan de afstandseisen voor de gebruiker voldaan is, wordt waar ruimtelijk mogelijk gekozen voor uitbreiding van geschikte laadlocaties naar laadpleintjes van max. 6 laadpunten (max. 3X35A aansluiting).

Bijlage III Afweging niet toestaan laden vanaf de woning op een publieke parkeerplaats

Inleiding

In het kader van actualisatie van de laadvisie is, zoals vermeld in de raadsinformatiebrief 2022/39297 van 15 januari 2022, heroverwogen of laden vanaf een woning op een publieke parkeerplaats middels een kabelgoot moet worden toegestaan. Dit is een wens van de raad (motie M2021.36 5 juli 2021). Het laden op deze manier wordt een Verlengd Private Aansluiting (VPA) genoemd. Deze bijlage geeft weer wat de voor- en nadelen zijn van het toestaan van een VPA. Aan het eind van deze bijlage is het advies vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur en ervaringen van andere gemeenten opgenomen.

Op basis van onderstaande afwegingen is in de herziene Laadvisie 2024 opgenomen een VPA vanaf een woning niet toe te staan.

1. Afwegingen

Onderstaande tabel vat de voor- en nadelen samen.

Argument	Korte termijn (nu-2030)	Lange termijn (2030-2050)
1. Alternatief	-	-
2. Kosten	+	-
3. Juridisch	-	-
4. Energietransitie	-	-
5. Kabels en leidingen	-	-
6. Straatbeeld	0	-
7. Parkeren	-	-
8. Gelijkheidsbeginsel	-	-

+/-/0: toestaan van VPA is positief/negatief/neutraal ten opzichte van niet toestaan

1.1 Alternatief

VPA's werden vooral toegestaan door gemeenten in de eerste fase van het elektrisch rijden toen er nog onvoldoende publieke laadinfra was. Inmiddels telt Veenendaal 356 publieke laadpunten plus 10 semi-publieke snelladers en heeft daarmee een dekkend laadnetwerk.

Het toestaan van VPA's kan remmend werken voor het verder ontwikkelen van een toekomstbestendig laadwerknetwerk. Immers de business-case voor laadpaalexploitanten wordt minder aantrekkelijk als e-rijders, die in principe zijn aangewezen op publieke laadinfra, hier geen gebruik meer van maken.

1.2 Kosten

De kosten van laden bij een eigen laadpunt kunnen lager zijn. De salderingsregeling maakt het laden vanaf de eigen meter extra voordelig. De gemeente stuurt via concessies echter ook op lage laadtarieven op straat. De tabel laat zien dat publiek laden steeds goedkoper wordt.

aanbieder	# laadpalen	Jaar van plaatsing	Tarief per kWh (geen starttarief) incl. BTW
EVnet NL/PnC	10	2011-2013	€0,47
Equans	17	2014-2017	€0,36
Allego	51	2018-2021	€0,38
Vattenfall	100	2022-nu	€0,29

1.3 Juridisch

Er zitten veel privaatrechtelijke en publiekrechtelijke haken en ogen aan het toestaan van VPA's.

- Omgevingsplan: Volgens ons Omgevingsplan (voorheen APV) is een ontheffing en vergunning nodig. Dit vraagt ambtelijke capaciteit die reeds beperkt is. Ook moet serieus rekening gehouden worden met bezwaren vanuit de omgeving op deze besluiten (die immers slechts ten gunste zijn van 1 bewoner), wat de benodigde ambtelijke capaciteit verder vergroot.

- Risico op claims van burens i.v.m. verhoging parkeerdruk en daardoor vermindering van de woningwaarde.
- Risico's op claims voor de aanschaf van het eigen laadpunt (ca. €1000,-) als het toestaan van een VPA ooit weer ingetrokken wordt.
- Aansprakelijkheid/verzekering.
- Beheer/toezicht/handhaving.

1.4 **Energietransitie**

Het gebruik van eigen zonnestroom zou een argument vóór het toestaan van een VPA kunnen zijn. Laaddata laten echter zien dat thuisladen over het algemeen in de avonduren gebeurt, waardoor laden via een VPA niet bijdraagt aan ontlasten van het stroomnet. Daarnaast is het dak van een gemiddelde tussenwoning niet groot genoeg voor voldoende zonnepanelen voor het gemiddeld elektriciteitsgebruik van de woning plus het laden van een elektrische auto bij gemiddeld gebruik (13.000 km).

Netbeheerders sturen liever op grootschalig netbewust laden (niet of laagvermogen laden tussen 16 en 21 uur) vanaf het publieke laadnetwerk. De gemeente neemt dit punt ook mee in de openbare aanbestedingen voor publieke laadinfra.

1.5 **Kabels en leidingen**

De aanleg van kabelgoten geeft (ook als de kabelgoot zelf betaald wordt door de bewoner) een verhoging van de beheerkosten van gemeente en NUTS-bedrijven. Kans op beschadiging van de kabelgoot bij onkruidborstelen, meer kosten voor NUTS-bedrijven bij herstel of verlegwerkzaamheden.

Daarnaast is er een juridisch aansprakelijkheidsvraagstuk bij private kabels in de openbare ruimte (denk aan struikelgevaar bij onzorgvuldig gebruik kabelgoot).

1.6 **Straatbeeld**

Nu het e-rijden nog in de kinderschoenen staat lijkt het toestaan van een VPA en de aanleg van kabelgoten een sympathiek idee. Veenendaal telt echter 31% rij/tussenwoningen, waardoor er in theorie op termijn duizenden kabelgoten zouden kunnen komen. Dit geeft een verrommeling van de openbare ruimte en een verhoging van de beheerkosten.

Ook publieke laadinfra geeft verrommeling van de openbare ruimte, maar één laadpaal bedient hier meerdere auto's terwijl van een VPA maar één auto gebruik kan maken.

1.7 **Parkeren**

Een VPA leidt tot het claimen van één specifieke parkeerplek en het risico dat de kabel alsnog over het trottoir wordt gelegd als deze plek bezet is door een andere auto. De flexibiliteit van het parkeerareaal gaat verloren als parkeerplekken gebruikt worden als particuliere laadplekken.

1.8 **Gelijkheidsbeginsel**

Een VPA kan een oplossing zijn voor tussenwoningen waar tussen de publieke parkeerplek en de woning slechts een trottoir ligt. Er zijn echter ook tussenwoningen waar ook nog een groenstrook of fietspad tussen de woning en de parkeerplek ligt. Voor deze woningen is een VPA geen oplossing. Daarnaast zijn er vaak maar een beperkt aantal parkeerplaatsen meteen voor de woningen. Geldt dan wie het eerst komt die het eerst maalt?

2. **Landelijk beeld**

Vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is een advies opgesteld aan gemeenten terughoudend te zijn met het toestaan van VPA's om bovenstaande redenen. In den lande zijn verschillende (veelal kleine) gemeenten die hiermee pilots hebben gedaan en nog steeds doen. Bij navraag blijken de juridische aspecten niet afgedicht te zijn.

In samenwerking met de gemeente 's-Hertogenbosch en Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland (RVO) is een vijftal gemeenten (Almere, 's-Hertogenbosch, Katwijk, Venlo en Veldhoven) begeleid bij hun inspanningen om één of meerdere VPA's te realiseren. Deze begeleiding door HetEnergie-Bureau en Movares is in 2015 uitgevoerd. Uit de evaluatie blijkt dat alle vijf gemeenten VPA's inmiddels niet meer toestaan.

Zoetermeer, Venlo en Nijmegen hebben geëxperimenteerd, maar zijn hierop teruggekomen. De gemeente Enschede is positief en heeft de pilot uitgevoerd zonder deze juridisch te borgen. Wel rekenen zij de kosten van aanleg van de kabelgoot door aan de gebruiker, waardoor het aantal kabelgoten beperkt is gebleven. Tegelijk levert dit wel negatieve reacties vanuit bewoners (wel kosten, maar geen gegarandeerde laadplek). Deze gemeente gaat nu onderzoeken hoe het gebruik van de kabelgoot ook juridisch afgedicht kan worden.

3. **VPA vanaf bedrijven en organisaties wel toegestaan**

In de laadvisie Veenendaal is opgenomen dat een VPA vanaf een bedrijf of organisatie dan wel vereniging wel onder voorwaarden kan worden toegestaan als er een openbaar parkeerterrein grenst aan het pand van het bedrijf of de organisatie.

Deze optie wordt nadrukkelijk opgehouden omdat:

- Er een maatschappelijk doel wordt gediend namelijk het laden op een openbaar parkeerterrein.
- Op deze manier gebruik kan worden gemaakt van grote zonnedaken (bijvoorbeeld bij sportverenigingen).
- Op deze manier gebruik kan worden gemaakt van netcapaciteit van bestaande aansluitingen.
- Het gaat om veel minder locaties met partijen die niet makkelijk verhuizen, waardoor het eenvoudiger is goede juridische en financiële afspraken te maken.