

HANDREIKING ELEKTRISCH RIJDEN EN LADEN IN UW GEMEENTE

Voor u ligt de 'Handreiking elektrisch rijden en laden in uw gemeente'. Kragten en Driven by Values hebben deze handreiking opgesteld als strategische inventarisatie voor uw gemeentebestuur voor elektrisch rijden en laden.

Context en marktontwikkelingen

Het aantal elektrische voertuigen op de Nederlandse wegen neemt met rasse schreden toe. Het bestaande elektrische wagenpark van ruim 200.000 personenauto's in Nederland groeit hard. Circa 17% van de nieuw verkochte auto's is tegenwoordig elektrisch. Dit heeft grote gevolgen voor netwerk, parkeerbeleid en inrichting en beheer van uw openbare ruimte.

Het afgelopen decennium zijn in Limburg al circa 1.700 laadpunten in de (semi-)publieke ruimte gerealiseerd. Toch bungelen Limburgse gemeenten onderaan in de ranglijst vergeleken met de landelijke uitrol van laadinfrastructuur. Gemiddeld kunnen op dit moment tien elektrisch rijdende inwoners bij slechts één laadpunt hun auto laden. Kijken we naar de nabije toekomst, 2025, dan zullen gemiddeld twintig elektrisch rijdende inwoners bij één laadpunt moeten laden. De ideale verhouding elektrische auto's en laadpunten staat ongeveer een-op-een. De verhouding tussen laadpunten en elektrische auto's in uw gemeente is dus niet in balans.

Omdat uw gemeente deelneemt aan de aanbesteding laadinfrastructuur Noord-Brabant en Limburg, worden komende vier jaar 4.500 laadpunten gerealiseerd in de publieke ruimte. Dit voorkomt dat de verhouding auto-laadpunt verder uit balans raakt, maar doet ook een beroep op uw gemeente om visie en beleid te ontwikkelen zodat deze opgave in goede banen geleid wordt.

Handreiking elektrisch rijden en laden in uw gemeente

Onze handreiking geeft u een toelichting op hetgeen de komende jaren van u wordt verwacht vanuit de bestaande beleidsontwikkelingen. In deze handreiking ligt de focus op de noodzakelijke afwegingen en keuzes die uw gemeente wettelijk moet maken. We lichten daarom de onderstaande ontwikkelingen toe:

- 1. Bestuursvereenkomst Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL)**
Het voorbereiden en uitvoeren van 24 acties verdeeld over acht thema's op het gebied van laadinfrastructuur.
- 2. Aanbesteding laadinfrastructuur Noord-Brabant en Limburg Fase B2**
Het inventariseren van gewenste locaties voor publieke laadpalen.
- 3. Europese richtlijn energieprestatie van gebouwen (EPBD III)**
Het aanleggen van private laadpunten voor elektrische voertuigen in woningbouw en utiliteitsbouw.

1. Bestuursovereenkomst Regionale Aanpak Laadinfrastructuur

De provincie Noord-Brabant, de provincie Limburg en netbeheerder Enexis hebben zich met ondertekening van het Bestuursakkoord Regionale Aanpak Laadinfrastructuur gecommitteerd aan de doelstellingen en activiteiten omschreven in het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Hierin is opgenomen dat de ontwikkeling van laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de groei van het aantal elektrische auto's. Vanaf 2030 moeten immers alle nieuw verkochte auto's emissieloos rijden.

Met de bestuursovereenkomst heeft de Samenwerkingsregio Zuid aan het Rijk toegezegd om de NAL-opgave samen met de gemeenten te operationaliseren. De samenwerkingsregio zet in op elektrificatie van alle vormen en modaliteiten, met op de korte termijn elektrisch personenvervoer en zero-emissie stadslogistiek.

Vergaande elektrificatie van het personenvervoer vereist landelijk 1,7 miljoen laadpunten per 2030. De plaatsing van laadpunten heeft grote impact op de openbare ruimte. De aanbesteding voor slimme publieke laadinfrastructuur in Noord-Brabant en Limburg geeft mede invulling aan deze opgave. Er is echter meer nodig om invulling te geven aan de opgave. Dit omvat het voorbereiden en uitvoeren van 24 acties verdeeld over acht thema's op het gebied van laadinfrastructuur, waarvan u als gemeente in ieder geval een antwoord dient te geven op de onderstaande vier thema's.

Thema: visie en beleid

De gemeente stelt voor iedere twee jaar een integrale visie op laadinfrastructuur op met een zichttermijn van 10 tot 15 jaar. In deze laadvisie richt de gemeente zich op de uitrol van alle vormen van laden (publiek-privaat; regulier-snel) voor alle verschillende vormen elektrische voertuigen (auto's, bussen, stadlogistiek, transport).

Daarnaast stelt de gemeente beleid op voor elektrisch rijden en laden in hun gemeente. Dit beleid wordt afgestemd met netbeheerder Enexis, mede in het kader van het toepassen van slim laden¹. De actuele en verwachte laadbehoefte van elektrisch vervoer moet worden geborgd in de RES, de omgevingsvisie, het omgevingsplan en de regionale mobiliteitsplannen. Dit alles gebeurt in samenspraak en in afstemming met de samenwerkingsregio.

Thema: plaatsingsbeleid

De gemeente stelt plaatsingsbeleid op voor het op aanvraag en proactief uitrollen van publieke laadinfrastructuur. Onderdeel van het plaatsingsbeleid is een inventarisatie van locaties voor snellaadinfrastructuur en laadinfrastructuur voor zero-emissie bus-, doelgroepen- en goederenvervoer. Bovendien maakt de gemeente een onderbouwde prognose van het aantal en type laadpunten dat gerealiseerd gaat worden om de toekomstige laadbehoefte te kunnen bedienen.

Thema: private palen

De gemeente maakt in bestaande en nieuwe overeenkomsten met bedrijven aanvullende afspraken over de minimale hoeveelheid laadinfrastructuur voor bedrijventerreinen² en over het openstellen van bedrijventerreinen² voor de uitrol en exploitatie van (snel)laadinfrastructuur. Daarnaast ondersteunt de gemeente VvE's en corporaties bij het installeren van laadinfrastructuur voor reeds bestaande parkeerplekken op privaat terrein.

Thema: aanvraag- en realisatieproces

De gemeente stelt samen met de uitvoerende instanties, zoals netbeheerder Enexis, een capaciteitsplanning op waarin de relatie tussen de projecten en werkzaamheden voortvloeiend uit de mobiliteitstransitie, warmtetransitie en energietransitie wordt geborgd.

¹ Slim laden voorkomt overbelasting van het elektriciteitsnetwerk en verlaagt de uitstoot van CO₂ door een effectiever gebruik van duurzame energie

² Dit gaat over bestaande bouw tot 20 parkeerplaatsen, die buiten de Europese richtlijn energieprestatie van gebouwen (EPBD III) vallen.

Overige thema's

In aanvulling op bovenstaande acties kan de gemeente ervoor kiezen om een koploperspositie in te nemen door in te zetten op samenwerking en kennisdeling met andere gemeenten en regio's, te voorzien in adequate prijstransparantie en informatievoorziening voor (potentiële) elektrisch rijders, een open en competitieve markt te stimuleren en laadoplossingen voor zero-emissie logistiek mogelijk te maken.

Aandachtspunten voor gemeentebestuur

Alle thema's die in de NAL-opgave naar voren komen kunnen geborgd worden in een gemeentelijke visie op en (plaatsings)beleid voor elektrisch rijden en laden. Het Nederlands Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL)³ en het CROW⁴ delen grote hoeveelheden kennis op dit gebied, zoals de Handreiking Visie & Beleid, de ladder van laden en de parkeernormen. Bovendien voorziet de samenwerkingsregio in een aantal bouwblokken voor de ontwikkeling van visie en beleid. Het volstaat een gemeente die geen actieve rol op zich neemt om eigenhandig keuzes te maken in de uitgangspunten die zij van deze kennisplatforms overneemt.

Er zijn echter voldoende redenen om als gemeente een meer proactieve rol in te nemen, zoals klimaatverandering, luchtkwaliteit, leefbaarheid, economische ongelijkheid, stikstofdepositie, economische ontwikkeling en de CO₂-reductieopgave vanuit het Rijk. Om deze voorkeuren een plaats te geven in het regionale en nationale beleid dat hieruit voortvloeit, is aanvullend beleid nodig dat antwoord geeft op strategische uitgangspunten, waaronder:

- ✓ **Waar elektrische auto's naartoe rijden**
Rijden elektrische auto's vooral naar de binnenstad, naar woonwijken, naar bedrijventerreinen of naar het buitengebied? Welke invloed heeft de financiële draagkracht van inwoners hier op? Door middel van data-analyse wordt inzicht verkregen in deze vraagstukken en kunnen wijklaadplannen worden opgesteld.
- ✓ **Wat elektrisch moet kunnen rijden**
Richten we ons enkel op de komst van elektrische auto's? Welke voorzieningen zijn nodig voor elektrische bussen, stadsdistributie, afvalwagens en trucks? Wat verwachten we van elektrische voertuigen in onze gemeente? En welke rol nemen we in ten opzichte van elektrische fietsen? De elektrificatie van alle modaliteiten is in volle gang. Een multimodale benadering voorkomt desinvesteringen.
- ✓ **Hoe elektrisch rijden zich verhoudt tot de mobiliteitstransitie**
Welke raakvlakken heeft elektrisch rijden met Mobility as a Service en deelvervoer? Is het voldoende om het gemeentelijk wagenpark te elektrificeren? Inzicht in de CO₂ reductieopgave die binnen uw gemeente gerealiseerd moet worden op het gebied van mobiliteit laat zien dat één oplossing niet voldoende is. De gemeente moet op meerdere facetten van de mobiliteitstransitie inzetten om de CO₂ reductieopgave te realiseren.
- ✓ **Hoe laden wordt geïntegreerd met duurzame opwek en de warmtetransitie**
Hoe integreren we het laden van elektrische auto's met het opwekken van duurzame energie? Hoe stemmen we de elektriciteitsvraag van elektrische auto's af met de warmtevraag van huishoudens en bedrijven? Mobiliteit kan worden ingezet als schakel tussen duurzame opwek en warmte, mits in het ontwerp van het laadnetwerk al rekening wordt gehouden met slim laden.

Dit aanvullende beleid biedt de gemeente, de samenwerkingsregio en netbeheerder Enexis concrete handvatten bij het vaststellen en herijken van het Plan van Aanpak Regionale Aanpak Laadinfra, de elektriciteitsvraag, de capaciteitsplanning en de samenhang met andere verduurzamingsopgaven.

³ <https://www.nkl-kennisloket.nl>

⁴ <https://www.crow.nl/publicaties>

2. Aanbesteding slimme publieke laadinfrastructuur Noord-Brabant en Limburg

Vanaf 7 juli 2020 loopt een nieuwe aanbesteding voor publieke laadinfrastructuur in Noord-Brabant en Limburg. De concessiehouder en exploitant van de laadpalen (CPO) stelt een plankaart en uitrolplanning op waarmee gedurende de looptijd van de aanbesteding tenminste 4.500 publieke laadpunten worden gerealiseerd.

Deze plankaart met uitrolstrategie is niet vrijblijvend. Gemeenten dienen namelijk op basis van de uitrolplanning hun capaciteitsplanning op te stellen en tijdig verkeersbesluiten te nemen. De gemeente kan alleen gefundeerd afwijken van de locaties en is in dat geval verantwoordelijk voor het aanwijzen van een alternatieve locaties. De definitieve plankaart met uitrolstrategie wordt uiterlijk 1 december 2020 vastgesteld.

Procesverplichtingen bij proactieve plaatsing en uitrol op basis van plankaarten

Om ervoor te zorgen dat de uitrolstrategie zo goed mogelijk aansluit op de situatie binnen de gemeente, levert de gemeente op voorhand relevante informatie aan de CPO zoals vigerend beleid en plankaarten. Bij het afstemmen van de uitrolstrategie die door de CPO wordt aangeleverd, beoordeelt de gemeente aan de hand van vooraf opgestelde plaatsingscriteria waar de gemeente het niet eens is met de gekozen locaties. Na de definitieve oplevering van de plankaart en uitrolplanning door de CPO en goedkeuring vanuit de gemeente, spant de gemeente zich in om de benodigde verkeersbesluiten te nemen om de uitrolplanning haalbaar te maken.

Gedurende dit proces zet de gemeente zich in om een afstemmingsoverleg met de CPO mogelijk te maken als deze hiervoor het initiatief neemt. De gemeente stemt haar reactie op de plankaart en uitrolplanning af met de provincie en netbeheerder Enexis om zo te komen tot een integrale reactie hierop.

Procesverplichtingen bij reactieve plaatsing en uitrol op verzoek van gemeente

Naast proactieve plaatsing en uitrol op basis van plankaarten blijft het principe 'paal volgt auto' staan. Dit houdt in dat elektrische rijders en forenzen binnen de gemeente de mogelijkheid hebben om een laadpunt aan te vragen wanneer ze niet de mogelijkheid hebben om dit op eigen terrein te realiseren. Hierbij wordt een reële loopafstand van 300 meter tot het woon- of werkadres aangehouden.

De gemeente richt zijn communicatiekanalen zo in dat de e-rijder een aanvraag kan doen via het inschrijfportal van de CPO. Wanneer een aanvraag wordt ingediend, besluit de gemeente binnen 10 werkdagen na ontvangst over het al dan niet goedkeuren van een locatievoorstel en overlegt hierover met de CPO. Indien de gemeente akkoord is met het locatievoorstel, dient de gemeente binnen 15 werkdagen te zorgen voor publicatie van het verkeersbesluit om twee parkeerplaatsen bij de laadpaal te bestemmen voor het 'Alleen opladen (van) elektrische voertuigen'. Nadat de bezwaartermijn is verstreken, informeert de gemeente de CPO normaliter binnen drie werkdagen over het al dan niet onherroepelijk zijn van het verkeersbesluit. Indien de gemeente geen verkeersbesluit neemt (of al genomen heeft op basis van de plankaart) informeert de gemeente de CPO hierover op het moment dat de locatie door de gemeente is goedgekeurd.

Indien de gemeente het locatievoorstel goedkeurt, heeft de CPO de verplichting voor de plaatsing en exploitatie van de laadpaal tot het einde van de exploitatietermijn. Een gemeente kan bovendien zelf (extra) strategische laadpalen aanvragen. De CPO is verplicht om ook deze laadpunten te realiseren binnen een redelijke termijn van 16 weken, maar bij voorkeur sneller.

Aandachtspunten voor gemeentebestuur

Deelname aan de aanbesteding voorziet de gemeente tot juli 2024 in een voldoende dekkend netwerk van slimme publieke laadinfrastructuur. Het volstaat een gemeente die geen actieve rol op zich neemt om in te stemmen met de plankaart en uitrolstrategie van de CPO. In dat geval is het gemeentebestuur op het gebied van elektrisch rijden en laden beperkt tot de volgende uitgangspunten:

- ✓ De gemeente zet zich in om een afstemmingsoverleg met de CPO mogelijk te maken als deze hiervoor het initiatief neemt.
- ✓ De gemeente richt zijn communicatiekanalen zo in dat de e-rijder een aanvraag kan doen via het inschrijfportal van de CPO.
- ✓ De gemeente spant zich conform overeengekomen termijn in om de benodigde verkeersbesluiten te nemen om twee parkeerplaatsen bij de laadpaal te bestemmen voor het 'Alleen opladen (van) elektrische voertuigen'. Bij realisatie van de laadpaal reserveert de gemeente minimaal één parkeervak.
- ✓ De gemeente informeert de CPO conform overeengekomen termijn over het al dan niet onherroepelijk zijn van het verkeersbesluit.

De aanbesteding biedt de gemeente echter een kans om een meer proactieve rol op zich te nemen waarmee zij zelf invulling geeft aan de ontwikkeling van elektrisch rijden en laden in de gemeente. Zowel voor een faciliterende, een regulerende als een stimulerende gemeente is het van grote relevantie om gewenste locaties voor laadpalen te inventariseren. Daar is aanvullend beleid voor nodig dat antwoord geeft op strategische uitgangspunten, waaronder:

- ✓ **Waar elektrische auto's laden**
Volstaat laden op eigen terrein? Daar waar publieke laadpunten nodig zijn: hebben straten, parkeerpleinen, parkeergarages of transferia de voorkeur? Gelden er uitzonderingen voor autoluwe gebieden, gebieden met parkeerdruk, milieuzones en parkeerrestricties zoals vergunningszones? Omdat iedere buurt unieke kenmerken heeft kan hier geen standaard antwoord op worden gegeven.
- ✓ **Wie gebruik kunnen maken van laadpunten**
Zijn laadpunten bedoeld voor inwoners, bezoekers of forenzen? Voor welke doelgroep heeft een voldoende dekkend laadnetwerk prioriteit? Het beantwoorden van deze vragen vraagt om inzicht in de ontwikkeling van elektrisch rijden in de gemeente.
- ✓ **Hoe laadpunten in het straatbeeld worden ingepast**
Wanneer is het straatbeeld 'vol'? Welke toleranties zijn er ten opzichte van ander straatmeubilair, groenvoorziening en aanliggende parkeervakken? De ruimtelijke belangen van de gemeente kunnen afwijken van de belangen van de provincie, netbeheerder Enexis en de CPO.

Dit aanvullende beleid biedt de gemeente en de CPO concrete handvatten bij het vaststellen van de definitieve plankaart met uitrolstrategie, het inrichten van het proces 'paal volgt auto' en het strategisch aanvragen van laadpunten op initiatief van de gemeente.

3. Europese richtlijn laadinfrastructuur bij gebouwen (EPBD III)

Op nationaal en Europees niveau zijn afspraken gemaakt om klimaatverandering tegen te gaan. Een grote uitdaging is het verduurzamen van de bestaande woning- en bouwvoorraad in Nederland. Daarnaast dient ook de nieuwbouw van woningen of gebouwen aan een reeks wetten en regels te voldoen. Bij het verduurzamen van een gebouw of woning krijgt u te maken met een pakket aan wetten en regels. De Nederlandse wet- en regelgeving over de energieprestatie van gebouwen is gebaseerd op de Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD).

Op 10 juli 2018 heeft de Europese Commissie de herziene Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III) vastgesteld. Deze richtlijn heeft als doel om de energie-efficiëntie van gebouwen te verbeteren, waardoor het energiegebruik daalt. De EPBD III kan onderverdeeld worden in drie pijlers, waarvan de 'Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer' er één is. De richtlijn is op 10 maart 2020 geïmplementeerd in de Nederlandse wet- en regelgeving. Vanaf deze datum moet aan de regeling en eisen worden voldaan. Gemeenten hebben de taak om naleving hiervan te borgen.

Private laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer

Met de herziene EPBD III is er een verplichting voor het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de private gebouwde omgeving. De EPBD III wil een breder gebruik van elektrisch vervoer stimuleren. Daarom introduceert de richtlijn een verplichting om laadinfrastructuur aan te leggen voor elektrische voertuigen in de (privaat) gebouwde omgeving bij nieuwbouw of als er ingrijpend wordt gerenoveerd. Deze verplichting is vastgelegd in het bouwbesluit en er moet al bij de ontwikkeling van bouwplannen rekening mee worden gehouden. Daarnaast is er een verplichting tot het aanleggen van laadinfrastructuur bij bestaande grotere gebouwen, ook als deze niet worden verbouwd.

Aandachtspunten voor gemeentebestuur

Sinds 10 maart 2020 dienen de volgende verplichtingen opgenomen te worden in gemeentelijke bouwbesluiten en indien van toepassing de Nota Parkeernormen:

- ✓ **Verplichting bij woningbouw met meer dan tien parkeervakken**
Bij woongebouwen met meer dan tien parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor de aanleg van laadpunten. Dit geldt voor nieuwe woongebouwen en voor bestaande woongebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.
- ✓ **Verplichting bij utiliteitsbouw met meer dan tien parkeervakken**
Bij utiliteitsgebouwen met meer dan tien parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal één laadpunt voor de hele parkeergelegenheid worden aangelegd. Ook moet er leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor één op de vijf parkeervakken. Dit geldt voor nieuwe utiliteitsgebouwen en voor bestaande utiliteitsgebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.
- ✓ **Verplichting bij utiliteitsbouw met meer dan twintig parkeervakken (vanaf 2025)**
Bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan twintig parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2025 minimaal één laadpunt zijn aangelegd. De gebouweigenaar kan, naar gelang de lokale behoefte en lokale markt, zelf bepalen hoeveel oplaadpunten hij in totaal realiseert.

Deze aanpassingen op basis van de verplichtingen uit de EPBD III bieden de gemeente de kans voor het doorvoeren van een aantal vernieuwingen van het gemeentelijk beleid:

- ✓ **Woningbouw en utiliteitsbouw met kleinere parkeerterreinen**
Bij nieuwbouw vallen parkeerterreinen tot tien parkeerplaatsen buiten de genoemde verplichtingen, hetzelfde geldt vanaf 2025 voor bestaande bouw tot twintig parkeerplaatsen. Gemeenten kunnen in bestaande en nieuwe overeenkomsten met bedrijven en verenigingen aanvullende afspraken maken en ondersteuning bieden wat betreft de minimale hoeveelheid laadinfrastructuur bij private parkeerterreinen.
- ✓ **Openstellen van bedrijventerreinen voor laden door derden**
In overleg met bedrijven kan laadinfrastructuur op privaat terrein toegankelijk worden gemaakt voor derden. Op deze manier faciliteert een bedrijf de vraag naar elektrisch laden op momenten dat zij daar zelf geen gebruik van maken. Denk bijvoorbeeld aan een parkeergelegenheid van een bedrijf dat normaliter alleen voor medewerkers en bezoekers toegankelijk is. Zo'n laadpunt kan op verschillende manieren geschikt worden gemaakt voor betaald gebruik door bezoekers. In de praktijk wordt er vaak voor gekozen om de private laadpunten op dezelfde manier geschikt te maken voor gebruik door derden als dat voor publieke laadpunten gebeurt.

Dit aanvullende beleid biedt de gemeente concrete handvatten om het huidige beleid aan te passen aan de nieuwe regelgeving wat betreft de private en semipublieke voorzieningen van laadinfrastructuur en stelt de gemeente in staat om beter te anticiperen op de vraag naar en het strategisch faciliteren van laadpunten.



Herten

Schoolstraat 8
6049 BN Herten
info@kragten.nl

'S-Hertogenbosch

Hambakenwetering 5-J
5231 DD 's-Hertogenbosch
+31(0)88-3366333



Sittard

Poststraat 8
6135 KR, Sittard
046 204 8870
info@d-bv.nl

Eindhoven

Kastanjelaan 400 (Microlab)
Unit 6-14
5616 LZ, Eindhoven