Plaatsingsbeleid openbare laadinfrastructuur

Sittard-Geleen 2024-2028

Inhoudsopgave

1 INLEIDING 3

2 VERWACHTE ONTWIKKELINGEN 7

3 UITGANSPUNTEN OPENBARE LAADINFRA-STRUCTUUR 11

4 UITROL OPENBARE LAADINFRASTRUCTUUR 14

BIJLAGE I: BEGRIPPENLIJST 19

BIJLAGE II: REALISATIECRITERIA 21

BIJLAGE III: RESULTATEN ENQUÊTE 24

BIJLAGE IV: TOELICHTING UITGANGSPUNTEN 26

1 Inleiding

1 Inleiding

In de Omgevingsvisie *Samen stad en dorp maken* spreken we de ambitie uit om het makkelijker te maken om in 2040 op een actieve of duurzame manier overal in de gemeente en daarbuiten te kunnen verplaatsen. Om dit te stimuleren zorgen we onder andere voor voldoende oplaadvoorzieningen voor elektrische personenauto's in de openbare ruimte. Deze ambitie is in lijn met de klimaatdoelstellingen voor 2030 en 2050 om de CO2-uitstoot terug te dringen.

Om de transitie naar elektrisch rijden te ondersteunen, is een goede laadinfrastructuur noodzakelijk. Dit zorgt ervoor dat inwoners en bezoekers op een betrouwbare en gebruiksvriendelijke manier hun elektrische voertuigen kunnen opladen.

Aanleiding

In het Klimaatakkoord zijn doelstellingen voor CO2-reductie vastgelegd voor verschillende sectoren, waaronder mobiliteit.[1] In het Klimaatakkoord is daarom ook afgesproken dat in 2030 alle nieuw verkochte auto's emissievrij moeten zijn. Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,8 miljoen laadpunten nodig voor personenauto's.[2] Een grote opgave die impact heeft op de openbare ruimte en het elektriciteitsnet. In het licht van het nationaal Klimaatakkoord roept de Samenwerkingsregio RAL-Zuid (Noord-Brabant en Limburg) de gemeente Sittard-Geleen daarom op om een visie en plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur vast te stellen.

Enkele begrippen vooraf

Openbaarheid laadpunten:

- Van *privaat laden* is sprake bij thuislaadpunten en/of niet publiek toegankelijke laadpunten bij bedrijven.
- Van *semipubliek laden* is sprake wanneer de laadpunten worden geplaatst op privaat terrein maar die wel publiek toegankelijk zijn (zoals bijvoorbeeld op parkeerplaatsen bij bedrijven).
- Er is sprake van *publiek laden* wanneer laadpunten worden geplaatst op gemeentegrond.

Laadsnelheid:[3]

- *Regulier laden*, de meest gebruikelijke laadpalen hebben een vermogen tot 22 kW. De laadtijd is afhankelijk van de capaciteit van de accu en de laadsnelheid.
- *Snelladen*, snelladers laden met een vermogen van 22 kW tot 350 kW een auto gemiddeld binnen 20-30 minuten tot 80% op, al is dit sterk afhankelijk van het type auto en het vermogen van de snellader. Snelladers zijn vaak groter in omvang en worden voornamelijk geplaatst langs snelwegen of op locaties waar kort geparkeerd wordt.

Doelgroepen:

- *Inwoners:* De voornaamste laadoplossing voor inwoners met een eigen parkeerplaats is en blijft laden op eigen terrein. Inwoners die elektrisch rijden en geen toegang hebben tot een privaat of semipubliek laadpunt, zijn aangewezen op openbare laadpunten verspreid over de gemeente.

[1] https://www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit
[2] https://www.agendalaadinfrastructuur.nl/ondersteuning+gemeenten/prognoses/default.aspx

[3] https://nklnederland.nl/opladen-van-elektrische-voertuigen/

- *Forenzen:* De laadbehoefte van werk gerelateerd bezoek wordt waar mogelijk ingevuld met private en semi openbare laadpunten bij onder andere kantorencomplexen, instellingen en bedrijventerreinen. Daarnaast zijn snellaadpunten van belang als vangnet voor mensen die lange afstanden moeten rijden en tussendoor kort de tijd hebben om te laden.
- *Bezoekers/toeristen*: Hieronder valt bezoek aan vrienden en familie, maar ook bezoek aan toeristische locaties en het centra De eerste groep maakt voornamelijk gebruik van openbare laadpunten in woonwijken. De laadbehoefte van bezoekers aan toeristische locaties wordt waar mogelijk ingevuld door private en semi openbare laadpunten bij de betreffende toeristische locatie. Voor bezoekers en toeristen die een grote afstand moeten afleggen, vormen snellaadpunten een extra mogelijkheid voor laden.

Doel

Dit Plaatsingsbeleid biedt richtlijnen voor de ontwikkeling, implementatie en het beheer van openbare laadinfrastructuur voor regulier laden ten behoeve van personenvervoer voor inwoners, forenzen en bezoekers/toeristen (hierna: openbare laadinfrastructuur). Het beleid sluit aan op de verwachte groei van elektrisch vervoer en ondersteunt daarmee de transitie naar duurzame mobiliteit. Daarnaast structureert het de samenwerking met relevante partners.

Dit document ondersteunt de uitrol van openbare laadpalen voor personenauto's in het kader van de concessie *Publieke Laadinfrastructuur Noord-Brabant en Limburg 2024-2028*.

Het Plaatsingsbeleid vormt een onderdeel van de bredere opgave voor laadinfrastructuur en maakt deel uit van de (ontwerp) Routekaart Energietransitie van Sittard-Geleen.

Participatie van inwoners en ondernemers

In lijn met ons beleidskader *Participatieleidraad* hechten wij veel waarde aan de actieve betrokkenheid van inwoners en ondernemers uit de gemeente bij het opstellen van het Plaatsingsbeleid en de uitrol van laadinfrastructuur in de gemeente. Eerder hebben we via een enquête de mening van onze inwoners opgehaald. Deze resultaten zijn meegenomen bij het opstellen van dit Plaatsingsbeleid.

Leeswijzer

Dit document beschrijft hoe de gemeente ervoor zorgt dat iedereen toegang heeft tot openbare laadpunten, zonder dat de openbare ruimte onnodig wordt belast.

In hoofdstuk 2 worden de verwachte ontwikkelingen besproken: hoeveel laadpunten er nodig zijn, hoe de gemeente omgaat met snelladers.

Daarna volgen in hoofdstuk 3 de uitgangspunten van het beleid. Laadpalen worden geplaatst volgens vier strategieën: sommige worden proactief neergezet, andere komen op aanvraag of worden bepaald op basis van data en strategische spreiding. Hierbij spelen veiligheid, ruimtelijke inpassing en bereikbaarheid een belangrijke rol.

In hoofdstuk 4 wordt toegelicht hoe de gemeente samenwerkt met netbeheerders en bedrijven, en hoe inwoners betrokken worden bij het proces. Potentiële laadlocaties worden in kaart gebracht, en inwoners kunnen reageren voordat definitieve besluiten worden genomen.

Tot slot bevat het document bijlagen met een begrippenlijst, technische eisen, de resultaten van een enquête onder bewoners en een uitgebreide toelichting van uitgangspunten.

2 Verwachte ontwikkelingen

2 Verwachte ontwikkelingen

In dit hoofdstuk lichten we de prognoses op het gebied van elektrische personenauto's en de daarbij benodigde openbare laadinfrastructuur in onze gemeente toe. Vervolgens gaan we in op de verwachte landelijke ontwikkelingen in de realisatie per type laadpunt. Tot slot gaan we kort in op de ontwikkelingen alternatieven voor elektrische personenvoertuigen. Deze inzichten vormen mede de basis voor het bepalen van onze uitgangspunten.

Prognoses elektrisch personenauto's Sittard-Geleen

ElaadNL[4] heeft mede op basis van het huidige aantal elektrische personenauto's en laadpunten, de recente marktontwikkelingen en verwachtingen voor de toekomst drie scenario's (laag, midden, hoog) ontwikkeld voor het aantal elektrische personenauto's en de benodigde aantal laadpunten tot en met 2050. Op basis van deze prognoses (februari 2025) stijgt het aantal elektrische personenauto's in Sittard-Geleen van ca. 3.194 in 2025 naar ca. 8.484 in 2030 (midden scenario). Het lage en hoge scenario voor 2030 lopen uiteen van ca. 6.634 tot 10.804, maar onvermijdelijk is dat het aantal elektrische personenauto's tussen 2025 en 2030 een grote groei gaat doormaken.

Prognoses benodigde laadinfrastructuur Sittard-Geleen

Om te voldoen aan de laadvraag die de groei van elektrische personenauto's met zich meebrengt, zal er in de komende jaren ook een groei moeten plaatsvinden van laadinfrastructuur in de gemeente.

Volgens de prognosecijfers beschikt de gemeente Sittard-Geleen eind 2025 over 4.192 reguliere laadpunten. Van dit totaal aantal laadpunten zouden dan 1.186 laadpunten in de (semi)openbare ruimte staan. In 2030 is dit aantal naar verwachting gegroeid naar 2.206 laadpunten, en in 2035 naar 3.684 laadpunten in de (semi)openbare ruimte.

De meest recente cijfers van de Klimaatmonitor (juni 2024)[5] schetsen echter een ander beeld. Op de peildatum waren er in de gemeente 634 reguliere laadpunten in de (semi)openbare ruimte. Dit aanzienlijke verschil tussen de prognoses van ElaadNL en de actuele cijfers uit de Klimaatmonitor benadrukt de noodzaak van substantiële inspanningen om het benodigde aantal laadpunten voor de beoogde aantal elektrische personenauto's te realiseren. Alleen zo kan worden voldaan aan de verwachte laadbehoefte voor personenvervoer, zoals voorspeld door ElaadNL.

Landelijke ontwikkelingen in realisatie private laadinfrastructuur

De meeste laadpunten worden gerealiseerd op privaat terrein. Laden 'op de oprit' met een thuislaadpunt heeft een aantal grote voordelen voor de eindgebruiker. Het laadpunt is altijd beschikbaar, en de eindgebruiker kan tegen zijn eigen energietarieven laden. Hiermee is de eindgebruiker bijna altijd goedkoper uit ten opzichte van een publiek laadpunt.

Wij zien de volgende verwachte ontwikkelingen in de realisatie van private laadpunten:

- De geplande afbouw van de salderingsregeling moedigt huishoudens aan om oplossingen te zoeken die hoge terug leverkosten vermijden. Het installeren van een laadpunt wordt in dit kader een aantrekkelijke optie. Dit kan een extra stimulans zijn om de overstap naar een elektrisch voertuig te maken

[4] https://platform.elaad.io/interactieve-outlook/

[5] https://klimaatmonitor.databank.nl/Jive?workspace_guid=ce4c3702-a1c8-4cc4-86a8-0cab5e0ec60a

- Ontwikkelingen rondom bi-directioneel laden staan momenteel nog in de kinderschoenen, maar kunnen in de komende periode een grote impact gaan maken in relatie tot private laadpunten. Met bi-directioneel laden wordt het mogelijk om met een elektrisch voertuig terug te kunnen laden naar een huishouden. Hiermee kan een elektrisch voertuig technisch gezien als thuisbatterij ingezet worden.

Landelijke ontwikkelingen in realisatie van openbare laadpunten

Charge Point Operators (hierna: CPO's) zijn verantwoordelijk voor het realiseren, beheren en onderhouden van openbare laadpunten.

Wij zien de volgende ontwikkelingen in de realisatie van openbare laadpunten:

- CPO's zien in de monitoring van hun laadsessies op openbare laadpunten dat de elektrische rijder over het algemeen minder vaak oplaadt, maar in deze sessies wel meer kWh laadt. Deze trend is te verklaren door het feit dat de batterijcapaciteit van elektrische voertuigen steeds groter wordt, waardoor ook de 'range' van elektrische voertuigen toeneemt. Elektrische voertuigen staan dus langer aan de openbare laadpaal, maar wel minder vaak.
- Het net wordt steeds voller. Ook op laagspanning begint steeds meer schaarste van netcapaciteit te ontstaan. Mede door de inzet van "netbewust laden" (laden op het meest optimale moment) wordt transport-schaarste op het lokale elektriciteitsnet voorkomen. Netbewust laden is opgenomen in de eisen van de nieuwe concessie voor reguliere laadinfrastructuur in de Samenwerkingsregio Zuid. Hiermee kan de netbeheerder bij schaarste op het net op bepaalde tijdstippen de laadsnelheid van reguliere laadpalen afschakelen. Logischerwijs moeten deze momenten plaatsvinden op het moment dat de druk op het net op buurtniveau het grootst is; dit betreft vooral de namiddag en vroege avond.[6]

Landelijke ontwikkelingen in realisatie snellaadpunten

Een robuust laadnetwerk beschikt over een juiste 'laadmix'. Dit wil zeggen dat er naast reguliere laadpunten ook voldoende snellaad mogelijkheden zijn. De realisatie van snellaadpunten valt buiten de scope van de eerder beschreven concessie voor reguliere openbare laadinfrastructuur. Veelal komen aanvragen voor snellaadinfrastructuur individueel binnen bij de gemeente, waarbij de exploitant verantwoordelijk is voor de netaansluiting en het aanvragen van de benodigde ontheffingen of vergunningen. Nieuwe snellaadlocaties vragen hoge investeringen en kennen lange doorlooptijden vanwege de benodigde netaansluiting. Bij sturing op een locatie moet er daarom rekening worden gehouden met de bestaande energie-infrastructuur. Afstemming hierover met de netbeheerder, in een vroege fase voor de start van de realisatie, is zeer gewenst.

Wij zien de volgende ontwikkelingen voor snellaadinfrastructuur:

- Snellaadlocaties zijn vooral aantrekkelijk voor veelrijders, zoals taxi's, doelgroepenvervoer en bestelbussen in de bouwlogistiek en installatiebranche. Door de beperkingen op het middenspanningsnet door netcongestie, zullen snelladers in de nabije toekomst vooral aangesloten moeten worden op bestaande aansluitingen of kleinverbruik aansluitingen.
- Snellaadpunten met een beperkt vermogen (50 tot 125 kW) zijn aantrekkelijk bij (semi)openbare locaties zoals winkelcentra en sportscholen.

[6] https://elaad.nl/onderwerpen/smart-charging/

- Snellaadpunten met een hoog vermogen (> 125 kW) worden bij bestaande tankstation houders en nieuwe exploitanten steeds meer gezien als alternatief voor bestemmingsladen. Naar verwachting zet deze ontwikkeling door.

Snelladen is (mede door hogere piekvermogens) duurder dan regulier laden. Snelladers zijn daarom vooral gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur samengaat met een grote laadbehoefte en men bereid is daar meer voor te betalen.

Ontwikkelingen alternatieven voor elektrische personenvoertuigen

Naast elektrische voertuigen zet zowel Nederland als Europa in op waterstof als energiedrager en ‘brandstof’ voor met name zware emissievrije voertuigen. De ontwikkeling van waterstof is nog niet zo ver als batterij-elektrisch. Het aanbod vulpunten, betaalbare voertuigen en groene waterstof is nog heel beperkt en erg duur. Naar verwachting zal daarom waterstof in de nabije toekomst geen invloedrijke rol spelen in de mobiliteitstransitie voor personenvervoer. De gemeente Sittard-Geleen volgt de ontwikkelingen voor waterstof nauwgezet en zal bij veranderende landelijke inzichten hierop handelen.

3

Uitganspunten openbare laadinfrastructuur

3 Uitganspunten openbare laadinfra-structuur

Op basis van de ontwikkelingen en prognoses op het gebied van elektrisch personenvervoer en laadinfrastructuur, evenals de praktijkervaring uit de eerdere concessie *Publieke Laadinfrastructuur Noord-Brabant & Limburg 2020-2024*, heeft de gemeente Sittard-Geleen de hier onderstaande uitgangspunten geformuleerd voor de verdere uitrol van openbare laadinfrastructuur.

Regionale afspraken

De gemeente Sittard-Geleen maakt onderdeel uit van de collectieve concessie *Publieke Laadinfrastructuur Noord-Brabant & Limburg*, die loopt van 2024-2028 met een verleningsoptie van twee jaar. De exploitatieperiode bedraagt tien jaar. Hierdoor heeft één exploitant het alleenrecht op de plaatsing van openbare reguliere laadpalen. Bestaande contracten met CPO's blijven van kracht, maar zij mogen geen nieuwe laadpalen plaatsen tijdens de concessieperiode. Wel mogen zij bestaande laadpalen blijven exploiteren conform de contractuele termijnen.

De gemeente is als juridisch eigenaar en beheerder van de openbare ruimte altijd betrokken bij de plaatsing van openbare laadpunten. Dit zorgt ervoor dat wij als gemeente controle houden over de uitrol van de plaatsing van laadpunten op gemeentegrond.

Strategieën openbare laadinfrastructuur

Laadpalen in de gemeente Sittard-Geleen worden geplaatst volgens vier strategieën:

1. *Proactief:* Plaatsing gebaseerd op prognoses en beoogd toekomstige laaddruk.
2. *Vraaggestuurd* (laadpaal-volgt-auto): Plaatsing op basis van verzoeken van inwoners en ondernemers.
3. *Data-gestuurd:* Plaatsing aan de hand van gebruik van real-time en historische gegevens bestaande laadpalen.
4. *Strategisch:* Plaatsing gericht op een evenwichtige spreiding en bereikbaarheid van strategische plekken.

Deze strategieën (uitgewerkt in hoofdstuk 4) zorgen gezamenlijk voor een dekkend en vraaggericht laadnetwerk.

Algemene uitgangspunten

- *Participatie:* Inwoners en ondernemers worden actief betrokken bij de keuze van laadlocaties. Op deze manier sluit de laadinfrastructuur beter aan bij de daadwerkelijke vraag en wordt draagvlak gecreëerd.
- *Veiligheid:* Het voorkomen van obstakels en struikelgevaar heeft prioriteit, net als het waarborgen van voldoende doorgang voor andere verkeersdeelnemers, zoals voetgangers, fietsers en rolstoelgebruikers.
- *Ladder van Laden:* Conform landelijk principe sturen we op laden op privaat terrein, gevolgd door (semi)openbare locaties, en kiezen pas als laatste optie voor plaatsing in de openbare ruimte.
- *Multimodaal gebruik:* Laadinfrastructuur moet toegankelijk zijn voor verschillende typen weggebruikers en vervoerswijzen.

Specifieke uitgangspunten openbare laadpalen

Omgeving en ruimtelijke inpassing

- *Monumenten:* Plaatsing bij monumenten is maatwerk. Directe plaatsing wordt zoveel mogelijk vermeden en inpassing in straatmeubilair heeft de voorkeur.
- *Groene openbare ruimte:* Voorkeur van plaatsing is niet ten koste van groen en geen plaatsing onder de kruin van bomen; laadpalen worden bij voorkeur op verhardingen geplaatst.
- *Centra:* Voorkeur voor plaatsing van laadpalen in parkeergarages of parkeerterreinen, in plaats van op straat.
- *Niet voor de deur van de aanvrager:* Om claimgedrag te voorkomen, worden laadpalen bij voorkeur niet direct voor de woning van de aanvrager geplaatst.
- *Invalide parkeerplaatsen:* Geen laadpalen direct op invalide parkeerplekken, maar wel naastgelegen.
- *Individueel toegekende parkeerplaatsen:* Geen plaatsing bij individueel gereserveerde parkeerplekken.

Plaatsing en spreiding

- *Concentratie van laadpalen:* Waar mogelijk worden laadpleinen op bestaande openbare parkeerterreinen gecreëerd om vindbaarheid en toegankelijkheid te verbeteren.
- *Gebruik van bestaande parkeervakken:* Voorkeur voor haakse parkeervakken en langsparkeervakken.
- *Spreiding tussen kernen en wijken:* Elke kern en wijk krijgt minimaal één laadpunt of een aangewezen locatie voor toekomstige plaatsing.
- *Laadlocaties:* Prioriteit voor parkeerclusters, gemeentelijke voorzieningen, (semi)openbare ruimtes en winkelgebieden.
- *Parkeerdruk:* Is niet leidend bij locatiekeuze, maar in uitzonderlijke gevallen kan het aantal gereserveerde laadplekken worden beperkt.
- *Uitbreidbaarheid:* Voorkeur voor locaties die de mogelijkheid bieden tot uitbreiding van laadpunten.

Bedrijven, nieuwbouw en regelgeving

- *Bedrijventerreinen:* Voorkeur voor laden op eigen terrein met openbare toegankelijkheid.
- *Nieuwbouw en regelgeving:* Voldoen aan de Europese Richtlijn Energieprestatie van Gebouwen (EPBD III)[7]

Deze uitgangspunten vormen de basis voor de verdere uitrol van openbare laadinfrastructuur in de gemeente Sittard-Geleen.

[7] https://www.rvo.nl/onderwerpen/wetten-en-regels-gebouwen/epbd-iii/laadinfrastructuur-elektrisch-vervoer

Gemeente Sittard-Geleen

Born

4 Uitrol openbare laadinfrastructuur

4 Uitrol openbare laadinfrastructuur

De succesvolle uitrol van openbare laadinfrastructuur vereist een zorgvuldige aanpak en nauwe samenwerking tussen de gemeente, netbeheerders en andere betrokken partijen. In dit hoofdstuk wordt toegelicht hoe de gemeente Sittard-Geleen de plaatsing van laadpalen organiseert, welke strategieën worden gehanteerd en hoe inwoners en ondernemers hierbij worden betrokken. Daarnaast wordt ingegaan op de rol van de plankaart, het proces rondom verkeersbesluiten en de monitoring van laadinfrastructuur om een efficiënte en toekomstbestendige uitrol te waarborgen.

Gemeentelijke organisatie

De opschaling van laadinfrastructuur vraagt om een grote uitvoeringskracht en professionalisering van het werkproces binnen de gemeente en in de afstemming met de relevante stakeholders (Samenwerkingsregio Zuid, CPO en netbeheerder). Naast beleidsvorming op het gebied van laadinfrastructuur, zijn wij als gemeente ook verantwoordelijk voor het toetsen van openbare laadlocaties en het nemen van verkeersbesluiten (het operationele proces).

Wij zien het als belangrijk dat het onderwerp laadinfrastructuur structureel aandacht krijgt bij meerdere gemeentelijke afdelingen zoals mobiliteit, duurzaamheid, ruimtelijke ordening, industrie en toerisme. Met het verduidelijken van onze standpunten rondom het plaatsen van laadinfrastructuur in dit document, zetten we een eerste stap richting de borging van dit thema binnen deze organisaties.

Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur snel gaan kan indien noodzakelijk het beleid aangepast en opnieuw vastgesteld worden door het college. In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van dit beleid af te wijken.

Samenwerking en afstemming

Om de doelen uit onze laadvisie te behalen, werken we samen met verschillende partners, zoals de Samenwerkingsregio Zuid, de huidige concessie-houdende Charge Point Operator en netbeheerder Enexis. De Samenwerkingsregio Zuid is een samenwerkingsverband tussen provincies Noord-Brabant en Limburg en de inliggende netbeheerders. De Samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten bij de uitrol van laadinfrastructuur, onder andere door het delen van kennis en het organiseren van aanbestedingen voor laadpunten in de openbare ruimte. Daarnaast zijn de bewoners, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar we mee samenwerken en afstemmen.

In de nieuwe regionale aanpak van de Samenwerkingsregio Zuid is geregeld dat één concessiehouder het alleenrecht heeft om openbare laadpalen te plaatsen gedurende de concessietermijn van 4 jaar (2024-2028). In deze periode stemt de gemeente met alle relevante partijen in deze nieuwe regionale samenwerking af om de opschaling van de uitrol van reguliere laadpalen binnen de gemeentegrenzen te blijven garanderen.

Plaatsingsstrategie en plaatsingskaart voor openbare laadpalen

Potentiële locaties voor openbare laadpalen leggen we vast in een plankaart. Daarnaast houden we in deze plankaart bij welke locaties al gerealiseerd zijn en welke locaties in het realisatieproces zitten. Ten slotte houden we in de plankaart ook bij welke locaties afgekeurd zijn. Hiermee voorkomen we dat hier in de toekomst een onwenselijke laadlocatie gerealiseerd wordt.

Bij het bepalen van potentiële laadlocaties in de plankaart gebruiken we verschillende databronnen om de behoefte aan laadpunten te voorspellen. Op basis daarvan plaatsen we laadpunten *proactief* (dus niet op basis van een particuliere vraag, maar 'voor de vraag uit'). Het creëren van een dekkend netwerk is hierbij het uitgangspunt.

Het 'plaatsen voor de vraag uit' maakt de uitrol voorspelbaar en is hiermee beter te plannen voor de CPO en de netbeheerder. We kiezen deze proactieve locaties periodiek in overleg met netbeheerder en CPO.

Vraag gestuurde plaatsing van laadinfrastructuur wordt geïnitieerd door een inwoner van de gemeente met een laadvraag. Inwoners kunnen een aanvraag indienen voor een publiek laadpunt (laadpaal-volgt-auto). Hierbij kijken we bij de beoordeling naar de plankaart met potentiële laadlocaties. We streven hierbij naar een locatie op 300 meter loopafstand van woon- of werkadres. We verwachten dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen en monitoren of dit problemen oplevert voor bezoekers (zie 'Specifieke uitgangspunten openbare laadpalen, onder 'Spreiding tussen kernen en wijken').

We ondersteunen de CPO met het realiseren van *data gestuurde* laadpalen. Op basis van monitoring van bestaande laadpalen kan de CPO besluiten om een verzoek in te dienen voor een aanvullende laadlocatie. Hiermee plaatst de CPO in feite 'voor de vraag uit' op basis van monitoringsdata van laadpunten. Hiermee kunnen veelgebruikte laadpunten proactief worden uitgebreid.

Daarnaast stimuleren we het realiseren van laadpunten op publiek toegankelijk terrein van locaties met een maatschappelijke functie. We brengen daarvoor de strategische voorkeurslocaties in kaart. We kijken hierbij ook naar terreinen in eigendom van de gemeente met maatschappelijke voorzieningen (bijv. gemeentehuis, sportvoorzieningen, etc.). We bieden onszelf hiermee de mogelijkheid om *strategische* laadpunten te realiseren op plekken waarvoor bewoners of forenzen zelf geen aanvraag kunnen doen. Hierbij houden we rekening met onze eigen realisatiecriteria die beschreven worden in bijlage II.

Monitoring van gebruiksdata

Monitoring levert waardevolle inzichten op over onder meer de groei van elektrisch vervoer in onze gemeente, het gebruik van specifieke laadpunten en de laadinfrastructuur als geheel en de belasting van het energienetwerk. Deze data benutten we om, samen met NAL-samenwerkingsregio, de monitoring verder invulling te geven. Op deze manier kunnen we de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk volgen en waar nodig/wenselijk bijsturen.

Participatie op de plankaart openbare laadpalen

Na de ambtelijke validatie van de plankaart publiceren wij deze online. In deze fase bieden we inwoners, ondernemers en andere belangstellenden (bv. bezoekers) de gelegenheid om te reageren op de voorgenomen locaties voor laadpalen. Dit doen wij in de vorm van het goed- en/of afkeuren van locaties met de mogelijkheid om een opmerking achter te laten. We informeren breed via onze reguliere kanalen over deze participatie en zetten hiervoor ook onze stadsdeelmanagers en wijkcoördinatoren in.

De reacties uit deze participatieronde worden verwerkt en meegenomen in het verdere plantraject. Dit kan leiden tot wijzigingen of aanvullingen van de plannen. Wij reserveren hierbij de ruimte voor onszelf om aanpassingen te doen in de potentiële locaties op de plankaart.

Op deze manier valideren wij de plankaart niet alleen ambtelijk, maar ook door de inwoners van Sittard-Geleen. Hiermee creëren wij een plankaart voor laadinfrastructuur die gedragen wordt door alle inwoners, waardoor er naar verwachting ook minder bezwaren binnen zullen komen op te publiceren verkeersbesluiten.

Verkeersbesluit openbare laadpalen

Volgens planning geven wij de concessiehouder om elk half jaar, toestemming om op basis van de beleidskeuzes nieuwe laadpalen te plaatsen. Hiervoor nemen wij ook om elk half jaar een verzamelverkeersbesluit om bij elke laadpaal twee parkeervakken te reserveren voor het opladen van elektrische voertuigen. Doordat we ons met behulp van de plankaart richten op zorgvuldig gekozen locaties samen met onze inwoners, verwachten we weinig tot geen bezwaren tegen deze locaties.

Het plaatsen van borden bij laadlocaties vindt plaats in overeenstemming met de concessie-eisen voor reguliere laadinfrastructuur. Als er geen duidelijk gemarkeerde parkeervakken zijn, voorzien we deze van markering.

Voor laadpalen in de openbare ruimte waar betaald parkeren, een maximale parkeerduur (parkeerschijfzone) of parkeervergunning geldt, gelden deze regels ook voor het laden van elektrische auto's. We proberen dan ook plaatsing van laadinfrastructuur in blauwe zones zoveel als mogelijk te voorkomen.

We zien toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeervak(ken) en kunnen hierop handhaven. Onrechtmatig gebruik van een parkeervak voor het opladen van elektrische auto's, kan worden bestraft met een geldboete. Uitzonderingen hierop vormen elektrische deelauto's, die ook gebruik maken van de parkeerplaats als deze opgeladen zijn. Het verkeersbesluit houdt hier rekening mee.

Uitrol snellaadpunten

De uitrol van snellaadpunten ligt niet vastgelegd in de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur en de bijbehorende concessie-afspraken die gemaakt zijn met de Charge Point Operator over reguliere openbare laadinfrastructuur. Ten tijde van opstellen van dit beleid (begin 2025) hebben wij als gemeente geen overeenkomsten met CPO's voor het plaatsen van snellaadinfrastructuur op onze openbare grond.

Wij zien de ontwikkeling van snellaadinfrastructuur in onze gemeente als een positieve toevoeging voor het bieden van voldoende laadinfrastructuur voor onze inwoners. Tegelijkertijd erkennen wij de huidige situatie rondom netcongestie. We gaan daarom zorgvuldig om met aanvragen en vragen de initiatiefnemer om in een vroeg stadium contact te hebben met netbeheerder Enexis.

Als gemeente staan wij positief tegenover de uitrol van snellaadpunten van 50 tot 125 kW rondom gebieden met gemengde functies, zoals sportverenigingen, scholen en maatschappelijke gebouwen. Bij deze gemengde functies wordt vaker kortstondig geparkeerd, en is er daarom behoefte aan hogere laadvermogens voor personenvervoer. Ook voor snellaadpunten geldt voor ons de 'Ladder van Laden' als uitgangspunt. Waar mogelijk willen wij dat snellaadinfrastructuur op bestaande aansluitingen gerealiseerd wordt en publiek toegankelijk is.

Op andere plekken dan bij de hiervoor beschreven gemengde functies beperken we ons tot het verlenen van relevante vergunningen en ontheffingen en het nemen van verkeersbesluiten.

Met dit Plaatsingsbeleid legt de gemeente Sittard-Geleen de basis voor een toekomstbestendige en efficiënte uitrol van openbare laadinfrastructuur. Door een combinatie van proactieve, vraaggestuurde, data-gestuurde en strategische plaatsing zorgen we ervoor dat laadpunten op de juiste locaties beschikbaar zijn, zonder de openbare ruimte onnodig te belasten.

De samenwerking met concessiepartners, netbeheerders en inwoners blijft essentieel om de laadbehoefte in de komende jaren op een verantwoorde manier te faciliteren. Monitoring en evaluatie van de laadinfrastructuur stellen ons in staat om tijdig bij te sturen waar nodig.

Met dit beleid draagt de gemeente Sittard-Geleen actief bij aan de transitie naar duurzame mobiliteit, in lijn met de klimaatdoelstellingen en de groeiende vraag naar elektrisch vervoer.

Gemeente Sittard-Geleen

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).

Bi-directioneel laden: De mogelijkheid om een elektrische auto zowel op te laden als te ontladen ten behoeve van energiegebruik elders.

Charge Point Operator (CPO): De CPO is verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en exploitatie van laadpalen.

Laadpaal: Fysiek object met meestal één of twee laadpunten.

Laadplein: Een laadplein bestaat uit meer dan twee laadpunten voor elektrische voertuigen die een gedeelde netaansluiting hebben (bij openbare laadpalen) of die op een gedeelde groep achter de meter zitten.

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.

Laadpunt voor regulier laden: Laadpunt met een vermogen van hoogstens 22kW.

Laadpunt voor snelladen: Laadpunt met een vermogen hoger dan 30 kW.

Privaat laadpunt: Een laadpunt op eigen terrein.

Proactieve plaatsing: Op de vraag vooruit plaatsen van laadpalen op door de gemeente aangewezen locaties met een strategische voorkeur of op basis van verwachte prognoses.

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

Semipubliek toegankelijk laadpunt: Een laadpunt dat is opengesteld voor publiek op een private locatie.

Netbewust 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.

Concessie: Een overeenkomst, contract of convenant, een afspraak tussen ten minste twee natuurlijke personen of rechtspersonen.

Samenwerkingsregio Zuid: De Samenwerkingsregio Zuid (ook wel RAL-Zuid) bestaat uit de provincies Noord-Brabant en Limburg en is verantwoordelijk voor de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur.

ElaadNL: Is een kennis- en innovatiecentrum dat zich richt op het slim en duurzaam opladen van elektrische voertuigen. Het is een initiatief van de gezamenlijke Nederlandse netbeheerders en onderzoekt de groei van elektrische mobiliteit in relatie tot de inzet van duurzame energie.

Utiliteitsbouw: Beslaat alle bouwwerken die geen woonbestemming hebben.

Verkeersbesluit: Is een officiële beslissing van een wegbeheerder (bijvoorbeeld een gemeente, provincie of Rijkswaterstaat) over de inrichting of het gebruik van de openbare weg. Een verkeersbesluit moet worden gepubliceerd (bijvoorbeeld op de website van de gemeente en in de Staatscourant) en inwoners kunnen hierop reageren, bijvoorbeeld door bezwaar te maken als ze het niet eens zijn met de maatregel.

Bijlage II: Realisatiecriteria

In de gemeente Sittard-Geleen hanteren wij een set aan realisatiecriteria waaraan openbare laadvoorziening moet voldoen. Deze realisatiecriteria zijn gebaseerd op de basis-set aan eisen die gesteld zijn vanuit de Samenwerkingsregio Zuid. Aanvullend hierop stellen wij als gemeente Sittard-Geleen aanvullende eisen waar nodig. Deze set aan realisatiecriteria is afgestemd met de concessiehouder voor openbare laadinfrastructuur (Charge Point Operator, installateur) en de concessieverlener (Samenwerkingsregio Zuid). De onderstaande realisatiecriteria hebben daarnaast de basis gevormd voor het vaststellen van onze plankaart voor laadinfrastructuur, waarin wij onze potentiële laadlocaties hebben vastgesteld.

Grondeigenaar: De ondergrond is eigendom van de gemeente.

Veiligheid: We streven ernaar om belemmering en struikelgevaar te voorkomen, en de doorgang voor andere verkeersdeelnemers te borgen.

Elektriciteitsnet: We realiseren laadpalen waar mogelijk binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet 400V); dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn.

Bestaand parkeervak: We realiseren laadpalen waar mogelijk bij bestaande parkeerplaatsen. Hierbij nemen we eerst haakse parkeervakken in overweging en daarna langsparkeervakken. We plaatsen de laadpaal op de raaklijn met de aangrenzende parkeervak(ken), zodat (in de toekomst) eenvoudig twee (of meer) elektrische auto's tegelijk kunnen laden.

Herinrichting: Daar waar reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen binnen de komende vier jaar plaatsvinden nemen we de plaatsing van de laadpaal mee in de herinrichting. Deze locaties wijzen wij aan op onze plankaart en realiseren wij gelijktijdig met de herinrichting.

Belemmering en struikelgevaar voorkomen: We borgen de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.). Volgens CROW[8]-richtlijnen moet de minimale doorgang van het trottoir na plaatsing van laadpunt en bebording minimaal 90 cm bedragen. Bij haaks parkeren achter de trottoirband is de afstand tussen laadpaal en trottoirband minimaal 60 cm. Bij langsparkeren achter de trottoirband is afstand tussen laadpaal en trottoirband minimaal 30 cm.

Smal trottoir: We vermijden plaatsen op smalle trottoirs (smaller dan 120 cm), tenzij er een trottoir aan de overkant beschikbaar is.

Aanrijdbeveiliging: Voor zowel haaks als langs parkeren voor of zonder trottoirband moet de laadpaal zo worden geplaatst dat er zoveel mogelijk ruimte voor de elektrische auto beschikbaar blijft om te kunnen parkeren. Bij deze situaties moet de exploitant maatregelen treffen, bijvoorbeeld in de vorm van aanrijdbeveiliging.

Bereikbaarheid: De laadpaal en bebording worden niet tegen straatmeubilair, afvalcontainers en bomen geplaatst. Onderstaande elementen van de laadpaal zijn altijd bereikbaar:

I. Het serviceluik inclusief cilinderslot;
II. De RFID-reader;
III. De sockets.

[8] https://www.crow.nl/over-crow/

Monumenten: Het plaatsen van openbare laadpalen bij monumenten is maatwerk. Plaatsing voor monumenten en/of monumentale bomen vermijden we zoveel mogelijk. Inpassing in straatmeubilair heeft op deze locaties de voorkeur. We houden hierbij ook rekening met de (directe) omgeving van het monument; de zogeheten monumenten-biotoop, zoals vastgelegd in het Omgevingsplan.[9] In Rijks- en gemeentelijk beschermde stads- en dorpsgezichten houden we zoveel mogelijk rekening met de impact van laadpaal-plaatsing op de cultuurhistorische uitstraling en beeldkwaliteit van het stads-/dorpsgezicht.

Groene openbare ruimte: Het realiseren van openbare laadinfrastructuur mag niet ten koste gaan van de groene openbare ruimte. Dit houdt in dat we geen laadpalen, laadpleinen of laadstations onder de kruin van een boom plaatsen. Dit geldt ook voor kabels en leidingen van en naar de laadpalen. Het eerste uitgangspunt is laadpalen op verhardingen. Kan dit niet in de nabije omgeving, dan is het toegestaan om een laadpaal in de berm te realiseren.

Onverharde grond: Bij plaatsing in onverharde grond (bijvoorbeeld gras of zand) moet rondom de laadpaal grondversteviging worden aangebracht. Deze grondversteviging bestaat uit minimaal 2 rijen betontegels formaat 30x30 cm (of vergelijkbaar) opgesloten in bijpassende opsluitbanden.

Centra: In de centra plaatsen we openbare laadpalen zo min mogelijk op straat. We wijken hiervoor bij voorkeur uit naar parkeerplaatsen of parkeergarages. Kan dat niet, dan kijken we naar mogelijkheden buiten het hart van het centrum.

Niet voor de deur van de aanvrager: We realiseren openbare laadpalen bij voorkeur niet op het parkeervak voor de deur van de aanvrager. Dit doen we om toe-eigening door de aanvrager te voorkomen. Plaatsing gebeurt bij voorkeur op het uiteinde van een straat.

Invalide parkeerplek: We plaatsen geen openbare laadpalen op bestaande invalide parkeerplekken. In deze situatie plaatsen we de paal tussen de invalide parkeerplek en een reguliere parkeerplek. Hierdoor blijft één van de laadpunten beschikbaar voor algemeen gebruik. De invalide parkeerplaats wordt hierbij niet gereserveerd voor elektrische voertuigen, maar kan wel gebruik maken van de laadmogelijkheid.

Individueel toegekende parkeerplaatsen: We plaatsen geen openbare laadpalen bij individueel toegekende parkeerplaatsen. Bij aanvragen voor individueel toegekende parkeerplaatsen gaan we het gesprek aan met de aanvrager om te zoeken naar alternatieve laadmogelijkheden.

Plaatsing op typen parkeerplaatsen: We plaatsen openbare laadpalen op onderstaande typen parkeerplekken, aflopend in voorkeur:

I. Parkeerpleinen
II. Haaksparkeerplekken
III. Langsparkeerplekken

Concentratie van laadpalen: We anticiperen op een toekomst waarin op diverse locaties meerdere openbare laadpalen nodig zijn. Waar mogelijk worden laadlocaties gefaseerd ingericht op bestaande parkeerplaatsen. Door laadpunten te clusteren en laadpleinen te creëren op parkeerplaatsen, verbeteren we de vindbaarheid voor elektrische rijders en

[9] www.sittard-geleen.nl/erfgoedlijst (lijst monumenten en monumentale bomen)

minimaliseren we de impact op de omgeving. Om een dekkend netwerk te realiseren, kiezen we indien nodig ook voor locaties bij individuele parkeervakken in straten.

Spreiding tussen kernen en wijken: We zorgen ervoor dat in de basis alle dorpskernen en wijken van de grotere steden worden voorzien van minimaal één laadpunt, of wijzen alvast een gevalideerde locatie aan op de plankaart waar later een laadpaal geplaatst kan worden. Hiervoor maken we gebruik van onze bevoegdheid om laadinfrastructuur proactief te plaatsen.

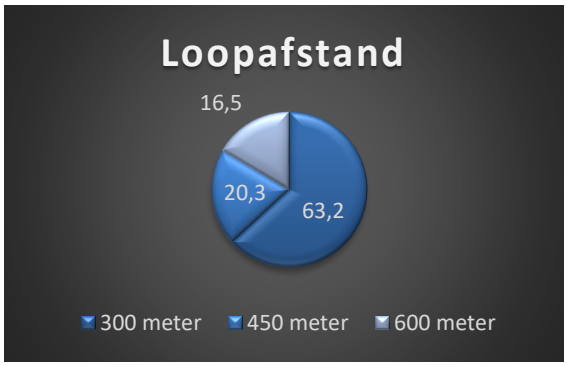
We reserveren de mogelijkheid als gemeente om af te wijken van dit plaatsingscriterium, mocht hier aanleiding toe zijn (bijvoorbeeld bij indicaties dat een wijk geen behoefte heeft aan laadpunten voor elektrisch vervoer, of hier zelfs negatief tegenover staat).

Bijlage III: Resultaten enquête

Participatie Plaatsingsbeleid

Van 29 november 2024 tot en met 22 december 2024 hebben wij een enquête gehouden waarin wij onze inwoners hebben gevraagd naar hun voorkeuren. In totaal hebben we in deze periode 231 reacties ontvangen. De resultaten hiervan zijn hieronder weergegeven en zijn tevens meegenomen in dit Plaatsingsbeleid.

Vraag 1:
We vinden het belangrijk dat er altijd een laadpaal in de buurt is.
Hoe ver wilt u maximaal lopen van de laadpaal naar huis, werk, sport of stadscentrum?
- 300 meter (ca. 4 min lopen): 146/231 = 63,2%
- 450 meter (ca. 6 min lopen): 47/231 = 20,3%
- 600 meter (ca. 8 min lopen): 38/231 = 16,5%



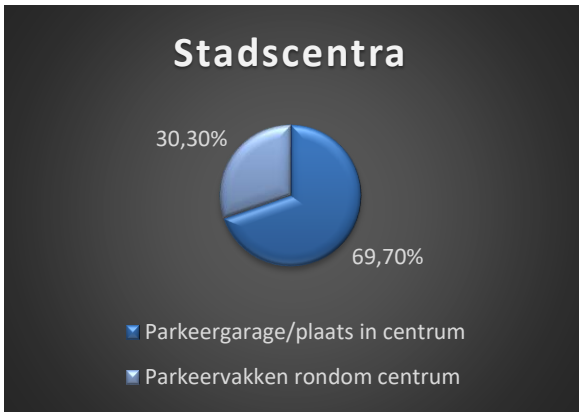
(Uitwerking zie pagina 15 *"Vraag gestuurde* plaatsing van laadinfrastructuur")

Vraag 2:
We vinden het belangrijk dat zoveel mogelijk mensen een laadpaal kunnen gebruiken.
Dat betekent dat we in woonwijken kijken naar locaties die voor veel mensen goed en makkelijk bereikbaar zijn. Wilt u:
- Laadpalen op bestaande parkeerpleinen of bij groepen parkeerhavens: 125/231 = 54,1%
- Laadpalen bij losse parkeervakken in de straat: 105/231 = 45,5%

(Uitwerking zie pagina 12+22 *"Concentratie van laadpalen"*)

Vraag 3:
We vinden het belangrijk dat bezoekers van onze stadscentra auto makkelijk kunnen opladen, op loopafstand van de centra. Wilt u:

- Laadpalen in parkeergarages of parkeerplaatsen in de stadscentra: 161/231 = 69,7%
- Laadpalen bij losse parkeervakken in de straten rondom de stadscentra: 70/231 = 30,3%



(Uitwerking zie pagina 12+22 *"Centra"*)

Bijlage IV: Toelichting uitgangspunten

Uitrol van laadpalen: We verdelen openbare laadpalen naar laadbehoefte over de gemeente. Hierin houden we ook rekening met het creëren van een dekkend netwerk. Op basis van wijkprognoses voor openbare laadpalen kijken we met behulp van de Ladder van Laden of en wanneer het nodig is om een openbare laadpaal te plaatsen..

Vervuiling van het straatbeeld, claimgedrag van berijders en verdrukking van overige plaatselijke belangen proberen we zoveel mogelijk te voorkomen. Dat doen we door de volgende uitgangspunten te hanteren:

- We zetten bij de uitrol in principe in op:
    - Locaties die we in de toekomst mogelijk uit kunnen breiden met meer laadpunten;
    - Centrale locaties in de kernen (proactieve locaties, die voor iedereen goed bereikbaar zijn).

Ladder van Laden: Bij de uitrol van laadinfrastructuur hanteren we het landelijke principe van de Ladder van Laden. Ons uitgangspunt is dat laden bij voorkeur plaatsvindt op privaat terrein of op private grond die publiek toegankelijk is. Op deze manier ontzorgen we onze eigen openbare ruimte en houden we voldoende parkeervoorzieningen beschikbaar voor verkeersdeelnemers die nog niet beschikken over een elektrische auto. De Ladder van Laden ziet er als volgt uit:

1. **Primair** stimuleren we de realisatie van laadinfrastructuur op privaat terrein.
2. **Wanneer dit niet mogelijk is**, geven we richting aan het zoeken naar locaties op privaat terrein die (semi)publiek toegankelijk zijn.
3. **Pas als laatste optie** mag laadinfrastructuur in de openbare ruimte worden gerealiseerd, waar dit noodzakelijk is.

Met deze aanpak sturen we actief op een toekomstbestendige en efficiënte laadstrategie binnen de gemeente.

Multimodaal gebruik: Wij willen dat de openbare laadinfrastructuur toegankelijk is voor verschillende typen weggebruikers, zoals inwoners, forenzen en bezoekers/toeristen. Daarbij wordt rekening gehouden met diverse vervoersmiddelen, waaronder personen- en bedrijfsvoertuigen, binnen de definities van de Algemene Plaatselijke Verordening.

Monumenten: Het plaatsen van openbare laadpalen bij monumenten is maatwerk. Plaatsing voor monumenten en/of monumentale bomen vermijden we zoveel mogelijk. Inpassing in straatmeubilair heeft op deze locaties de voorkeur. We houden hierbij ook rekening met de (directe) omgeving van het monument; de zogeheten monumenten-biotoop, zoals vastgelegd in het Omgevingsplan.[10] In Rijks- en gemeentelijk beschermde stads- en dorpsgezichten houden we zoveel mogelijk rekening met de impact van laadpaal-plaatsing op de cultuurhistorische uitstraling en beeldkwaliteit van het stads-/dorpsgezicht.

Groene openbare ruimte: Het realiseren van openbare laadinfrastructuur mag niet ten koste gaan van de groene openbare ruimte. Dit houdt in dat we geen laadpalen, laadpleinen of laadstations onder de kruin van een boom plaatsen. Dit geldt ook voor kabels en leidingen van

[10] www.sittard-geleen.nl/erfgoedlijst (lijst monumenten en monumentale bomen)

en naar de laadpalen. Het eerste uitgangspunt is laadpalen op verhardingen. Kan dit niet in de nabije omgeving, dan is het toegestaan om een laadpaal in de berm te realiseren.

Centra: In de centra van onze gemeente plaatsen we openbare laadpalen zo min mogelijk op straat. We wijken hiervoor bij voorkeur uit naar parkeerplaatsen of parkeergarages. Kan dat niet, dan kijken we naar mogelijkheden buiten het hart van de centra.

Niet voor de deur van de aanvrager: We realiseren openbare laadpalen bij voorkeur niet op het parkeervak voor de deur van de aanvrager. Dit doen we om toe-eigening door de aanvrager te voorkomen. Plaatsing gebeurt bij voorkeur op het uiteinde van een straat.

Invalide parkeerplek: We plaatsen geen openbare laadpalen op bestaande invalide parkeerplekken. In deze situatie plaatsen we de paal tussen de invalide parkeerplek en een reguliere parkeerplek. Hierdoor blijft één van de laadpunten beschikbaar voor algemeen gebruik. De invalide parkeerplaats wordt hierbij niet gereserveerd voor elektrische voertuigen, maar kan wel gebruik maken van de laadmogelijkheid.

Individueel toegekende parkeerplaatsen: We plaatsen geen openbare laadpalen bij individueel toegekende parkeerplaatsen. Bij aanvragen voor individueel toegekende parkeerplaatsen gaan we het gesprek aan met de aanvrager om te zoeken naar alternatieve laadmogelijkheden.

Concentratie van laadpalen: We anticiperen op een toekomst waarin op diverse locaties meerdere openbare laadpalen nodig zijn. Waar mogelijk worden laadlocaties gefaseerd ingericht op bestaande parkeerplaatsen. Door laadpunten te clusteren en laadpleinen te creëren op parkeerplaatsen, verbeteren we de vindbaarheid voor elektrische rijders en minimaliseren we de impact op de omgeving. Om een dekkend netwerk te realiseren, kiezen we indien nodig ook voor locaties bij individuele parkeervakken in straten.

Spreiding tussen kernen en wijken: We zorgen ervoor dat in de basis alle dorpskernen en wijken van de grotere steden worden voorzien van minimaal één laadpunt, of wijzen alvast een gevalideerde locatie aan op de plankaart waar later een laadpaal geplaatst kan worden. Hiervoor maken we gebruik van onze bevoegdheid om laadinfrastructuur proactief te plaatsen.

We reserveren de mogelijkheid als gemeente om af te wijken van dit plaatsingscriterium, mocht hier aanleiding toe zijn (bijvoorbeeld bij indicaties dat een wijk geen behoefte heeft aan laadpunten voor elektrisch vervoer, of hier zelfs negatief tegenover staat).

Laadlocaties: Openbare laadpalen mogen als eerst geplaatst worden bij bestaande parkeerclusters (bijv. pleinen, reeks parkeerhavens, etc.) en gemeentelijke voorzieningen, waarbij we multifunctioneel gebruik zoeken tussen inwoners, forenzen en bezoekers/toeristen.

We stimuleren hiermee gedeeld gebruik van openbare laadpalen door inwoners, forenzen en bezoekers/toeristen. Daarvoor richten we ons op laadlocaties bij:

- Semiopenbare ruimtes (privéterrein dat publiek toegankelijk is);
- Parkeerlocaties bij grotere woningcomplexen;
- Parkeerlocaties bij winkelgebieden, sportgebieden en andere voorzieningen.

Parkeerdruk: Parkeerdruk is in beginsel niet leidend bij de eerste keuze voor laadlocaties. Bij gebieden met een uitzonderlijke hoge parkeerdruk kunnen we ervoor kiezen om één parkeervak te reserveren in plaats van twee. Hierbij reserveren wij wel de mogelijkheid om deze reservering voor elektrisch laden uit te breiden naar twee parkeervakken wanneer de laaddruk in de nabije omgeving significant toeneemt door een toename aan elektrisch vervoer.

Bedrijven(terreinen): Bij voorkeur zien wij dat bedrijven op eigen terrein en in eigen beheer laadinfrastructuur realiseren en deze publiek beschikbaar stellen (zie ‘Ladder van Laden’). Dit creëert een extra verdienmodel voor deze bedrijven, en helpt ons als gemeente in het creëren van een dekkend publiek laadnetwerk. Steeds vaker zien we laadpalen op de parkeerplaatsen voor bezoekers, die ook buiten openingstijden beschikbaar blijven.

Nieuwbouw en regelgeving:
Europese Richtlijn Energieprestatie van Gebouwen (EPBD III)

Sinds maart 2020 geldt een aantal verplichtingen voor het aanleggen van laadinfrastructuur bij woningbouw en utiliteitsbouw. Deze verplichtingen zijn in het kader van de Omgevingswet onderdeel van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Deze verplichtingen zijn bij de volgende bouwontwikkelingen als volgt:

I. *Woningbouw met meer dan tien parkeervakken:* Bij woongebouwen (meergezinswoningen) 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.

II. *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.

III. *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 laadpunten hij in totaal realiseert.

Wij zien als gemeente erop toe dat de projectontwikkelaar voldoet aan bovenstaande verplichtingen vanuit de EPBD III bij het inrichten van parkeerfaciliteiten bij nieuwbouwprojecten. Hiermee garanderen wij dat laadinfrastructuur bij nieuwbouwprojecten aan de voorzijde meegenomen wordt.