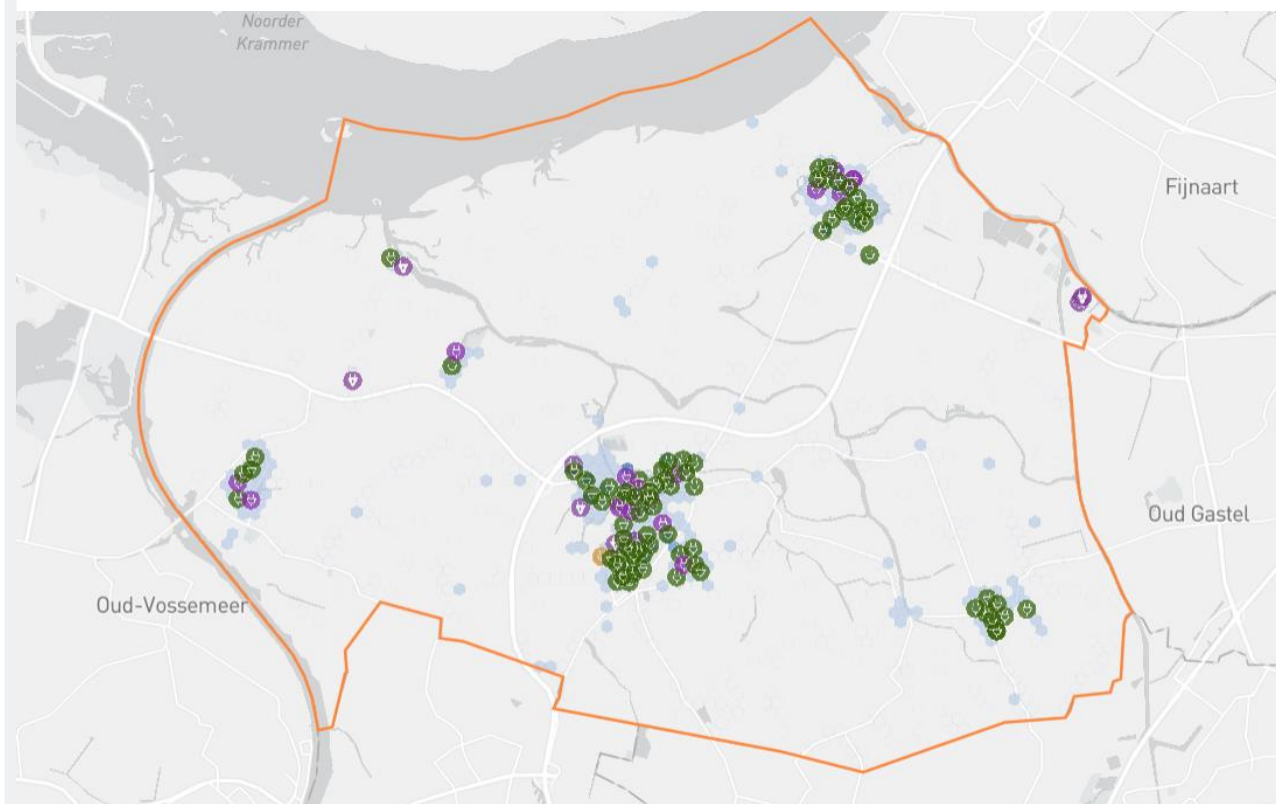


VISIEDOCUMENT LAADINFRASTRUCTUUR

GEMEENTE STEENBERGEN

FEBRUARI 2021



VISIEDOCUMENT LAADINFRASTRUCTUUR

GEMEENTE STEENBERGEN

FEBRUARI 2021

DRIVEN BY VALUES

KRAFTEN



Aanleiding

Proeftuin Slimme Laadpleinen Culemborg (bron: Ecoengineers)

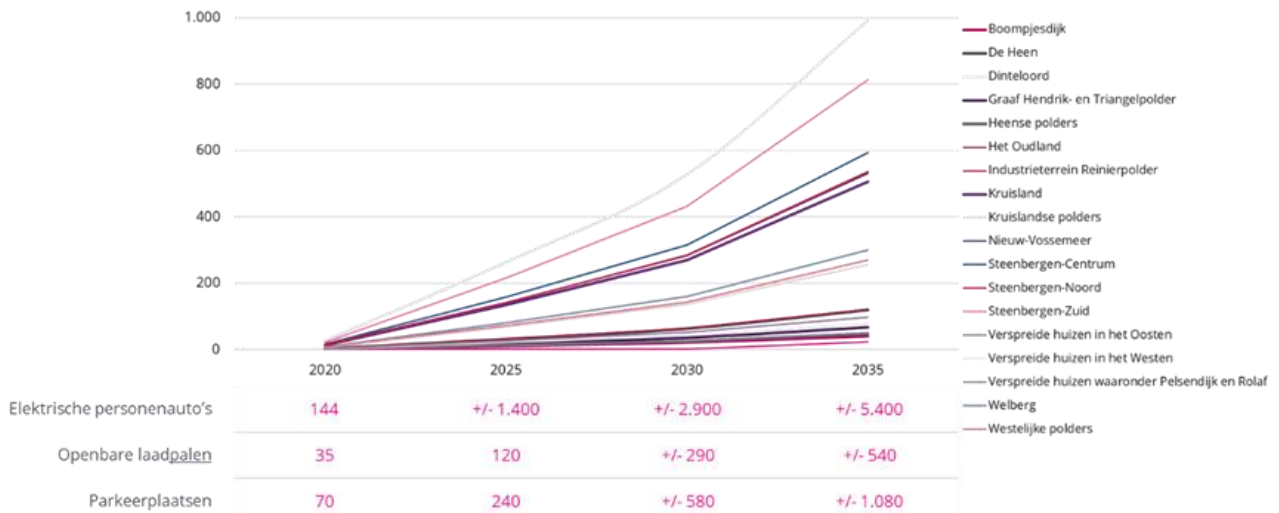
Gemeente Steenbergen laat komende vier jaren circa 85 laadpalen plaatsen in de openbare ruimte. Dat is mogelijk dankzij deelname aan de aanbesteding van slimme laadinfrastructuur door de provincie Noord-Brabant en de provincie Limburg. Hiermee stimuleert de gemeente de verduurzaming van mobiliteit.

Bij iedere laadpaal worden twee parkeerplaatsen bestemd voor elektrische auto's. Dit komt in 2025 neer op in totaal circa 240 openbare parkeervakken die bedoeld zijn voor elektrisch rijdende inwoners, bezoekers en forenzen. Vattenfall - tot 2030 exploitant van deze laadpalen - zorgt er door middel van plankaarten voor dat er een dekkend openbaar laadnetwerk ontstaat. Alle gemeenten die samenwerken met Vattenfall, waaronder de gemeente Steenbergen, moeten deze plankaarten in januari en februari 2021 controleren.

Een gemeentelijke visie en beleid voor laadinfrastructuur zijn de basis voor een toekomstbestendige uitrol van laadpunten in de openbare ruimte en op eigen terrein. Vattenfall en Samenwerkingsregio Zuid - een samenwerkingsverband tussen provincie Limburg, provincie Noord-Brabant en netbeheerder Enexis - roepen de gemeente op om visie en beleid op korte termijn vast te stellen. Zij komen gemeenten hierin tegemoet door het verstrekken van 'bouwblokken' door het eigen expertise centrum. De gemeente Steenbergen kan de bouwblokken naar eigen inzicht toepassen in haar beleid.

De Samenwerkingsregio Zuid is één van de zes regio's die door het Rijk verantwoordelijk is gesteld voor de uitvoering van een serie maatregelen uit het Klimaatakkoord. Deze maatregelen zijn gespecificeerd in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Het bevat stimuleringsmaatregelen om 1,9 miljoen elektrische personenauto's de weg op te krijgen in 2030. Voor de gemeente Steenbergen betekent dit een groei naar circa 1.400 elektrische personenauto's in 2025 tot circa 5.400

elektrische personenauto's in 2035. Op dit moment telt de gemeente Steenbergen ruim 140 elektrische personenauto's.



Aantal elektrische personenauto's per buurt in gemeente Steenbergen (bron: Klimaatmonitor, Vattenfall en RVO)

De toename van elektrische personenauto's op de weg levert een belangrijke bijdrage aan de CO₂-reductiedoelstelling voor de mobiliteitssector. Daarmee draagt Nederland bij aan het VN-Klimaatakkoord van Parijs om in 2030 minimaal 40% minder CO₂ uit te stoten ten opzichte van 1990. Een maatregelenpakket van de Europese Unie zorgt ervoor dat de ambities door de autobranche mogelijk worden gemaakt.



Context

De gemeente Steenbergen spreekt de ambitie uit om de verduurzaming van mobiliteit – en daarmee de opkomst van elektrische voertuigen – in haar gemeente te stimuleren. Het visiedocument schetst de contouren van het beleid dat nodig is om deze mobiliteitstransitie gecontroleerd te laten verlopen. Hierbij worden zowel de belangen van berijders van elektrische voertuigen als de belangen van berijders van brandstofvoertuigen erkend.

Het visiedocument wordt op de volgende wijze ingepast in de beleidsmatige context:

- Validatie plaatsingskaarten Vattenfall
In januari en februari 2021 moet de gemeente Steenbergen plaatsingskaarten voor de uitrol van openbare laadpalen valideren. De kaders die in dit visiedocument worden geschetst dragen bij aan de beoordeling van de plaatsingskaarten. Daarnaast is het visiedocument aanleiding geweest om inwoners en ondernemers actief te betrekken bij de validatie van de plankaarten.
- Vaststellen beleid laadinfrastructuur
Samenwerkingsregio Zuid roept alle gemeenten op om vóór medio 2021 het plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur vast te stellen. De contouren van dit beleid worden in dit visiedocument geschetst.
- Aanvulling op Visie Energie en Ruimte
Bij de vaststelling van de Visie Energie en Ruimte in 2020 heeft de gemeente Steenbergen de ambitie vastgelegd om in 2050 energieneutraal te zijn. Het visiedocument laadinfrastructuur vormt een nadere invulling van deze visie en ambitie door in te zetten op de verduurzaming van mobiliteit

De verduurzaming van mobiliteit in de gemeente Steenbergen speelt zich af in een bredere (inter)nationale context. In Europees verband wordt op diverse manieren gestuurd op een groeiend marktaandeel van elektrische voertuigen en laadvoorzieningen¹. Daarmee worden de randvoorwaarden geschept voor de mobiliteitstransitie. Het nationale Klimaatakkoord bevat prikkels om de mobiliteitstransitie in Nederland te versnellen². Daarnaast zijn diverse samenwerkingsverbanden ingericht om op lokaal niveau de mobiliteitstransitie mogelijk te maken:

- Samenwerkingsregio Zuid

In het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, welke integraal onderdeel is van het nationale Klimaatakkoord, is in 2020 de Samenwerkingsregio Zuid opgericht. Deze samenwerking tussen Provincie Noord-Brabant, Provincie Limburg, netbeheerder Enexis en inliggende gemeenten moet ervoor zorgen dat de uitrol van laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de adoptie van elektrisch vervoer. Het aanbesteden van de uitrol van openbare laadpalen en opstellen van visie en beleid per gemeente behoren tot de speerpunten van dit samenwerkingsverband.



- RES regio West-Brabant

De gemeente Steenbergen maakt deel uit van de RES regio West-Brabant: een samenwerkingsverband voor het opstellen van een Regionale Energie Strategie (RES). De RES regio West-Brabant is een samenwerking tussen West-Brabantse gemeenten, Provincie Noord-Brabant, de waterschappen Brabantse Delta en Rivierenland en netbeheerder Enexis. In dit samenwerkingsverband worden een aantal afspraken uit het Klimaatakkoord uitgevoerd omtrent het opwekken van duurzame elektriciteit, de warmtevoorziening van de gebouwde omgeving en de ontwikkeling van een regionale energie-infrastructuur.



Elektrisch vervoer en duurzame opwek kunnen lokaal gecombineerd worden (bijv. parkeergarage met laadinfrastructuur en zonnepanelen op het dak). Door elektrisch vervoer op te nemen in de RES kan tijdig voldoende capaciteit op het elektriciteitsnetwerk worden gerealiseerd. Het is de ambitie van de RES regio West-Brabant om de elektrificatie van mobiliteit mee te nemen in de actualisatie van de RES 1.0 en verder.

¹ O.a. de CO₂-reductie doelstellingen voor autofabrikanten en de richtlijn energieprestatie voor gebouwen.

² O.a. de verlaagde bijtelling bij privégebruik van een elektrische auto van de zaak, de korting op de motorrijtuigenbelasting en de subsidieregeling voor elektrische personenauto's voor particulieren.



Visie

De gemeente Steenbergen spreekt de ambitie uit om de verduurzaming van mobiliteit – en daarmee de opkomst van elektrische voertuigen - in haar gemeente te stimuleren. De gemeente kiest ervoor om de regie in handen te nemen en haar inwoners en ondernemers proactief te betrekken in deze mobiliteitstransitie. Met algemene uitgangspunten en specifieke uitgangspunten voor openbare laadpalen en voor laadpunten bij woningbouw en utiliteitsbouw schetst de gemeente Steenbergen de contouren van het beleid dat nodig is om deze mobiliteitstransitie gecontroleerd te laten verlopen.

ALGEMENE UITGANGSPUNTEN

- Focus op meest urgente opgave
Zero emissie mobiliteit kan worden gerealiseerd door de elektrificatie van voertuigen alsook door het gebruik van waterstof als brandstof of als batterijopslag. De CO₂-reductie voor mobiliteit moet op zeer korte termijn worden gerealiseerd. Op dit moment leent alleen de elektrificatie van voertuigen zich voor de benodigde opschaling van zero emissie mobiliteit vóór 2030. Bovendien is de markt voor elektrische voertuigen verder gevorderd dan de markt voor waterstof voertuigen. Dit visiedocument houdt daarom enkel rekening met de opkomst van elektrische voertuigen.
- Ladder van Laden
Bij de uitrol van laadinfrastructuur wordt de Ladder van Laden aangehouden. Dat wil zeggen dat laadinfrastructuur op privaat terrein de voorkeur geniet, gevolgd door laadinfrastructuur op privaat terrein dat publiek toegankelijk is. Daarna wordt pas gekeken naar laadinfrastructuur in de openbare ruimte. Verlengd private aansluitingen (VPA) worden niet meer gefaciliteerd, omdat deze niet als volwaardige openbare laadpunten kunnen worden ingezet. Dit laden vanuit een woning naar een openbare parkeerplaats met een kabel over of onder de stoep is ongewenst en is juridisch zeer complex.

- Multimodaal gebruik

Laadinfrastructuur wordt bij voorkeur gebruikt door verschillende berijders (bijv. inwoners, forenzen en bezoekers/toerisme) met diverse modaliteiten (bijv. personenvoertuigen en bedrijfsvoertuigen binnen de normen van de Algemene Plaatselijke Verordening). In sommige gevallen vergen verschillende modaliteiten andere vormen van laden. De gemeente kan de mogelijkheden verkennen voor snellaadinfrastructuur aan rijkswegen en voor doelgroepen- en goederenvervoer (bijv. taxi's, bestelbussen, vrachtwagens en mobiele werktuigen). In laadhubs kunnen de snelladers slim gecombineerd worden met standaard laadinfrastructuur, om verschillende modaliteiten te kunnen bedienen. Elektrische fietsen beschikken over de mogelijkheid om aan reguliere stopcontacten op te laden. Hiervoor moeten eveneens voorzieningen worden getroffen.

- Proactieve uitrol

Laadinfrastructuur wordt proactief uitgerold op basis van buurtprognoses van laadbehoefte in de gemeente. Hiermee wordt gestuurd op een dekkend laadnetwerk en dus laadzekerheid voor (toekomstig) elektrisch rijders. Prognoses worden indicatief gebruikt, aangezien de precieze hoeveelheid benodigde laadpunten laat zich moeilijk voorspellen. Daar waar de uitrol van laadinfrastructuur achter loopt op de lokale laadbehoefte is het mogelijk voor inwoners en ondernemers om een openbare laadpaal aan te vragen via de gemeente ('laadpaal volgt auto'). Bovendien kan de gemeente op eigen initiatief besluiten tot plaatsing van een openbare laadpaal op een strategische locatie ('strategische laadpaal').

- Participatie van inwoners en ondernemers

De gemeente hecht er waarde aan dat inwoners en ondernemers actief betrokken zijn bij de uitrol van laadinfrastructuur in de gemeente. De gemeente zorgt voor heldere communicatie met en participatie van inwoners en ondernemers.

De gemeente stimuleert ondernemers om na te denken over het plaatsen van openbare laadpalen nabij bedrijven(terreinen) alsook het plaatsen van laadpunten in eigen beheer van bedrijven(terreinen) zelf. Het heeft in beide situaties de voorkeur om gedeeld gebruik van laadpunten door inwoners, forenzen en bezoekers/toerisme te stimuleren door de laadpunten bereikbaar te maken voor deze verschillende doelgroepen. De gemeente staat er dan ook voor open om met ondernemers het gesprek te voeren over welke wijze van plaatsing (openbaar of privaat) en uitrol (proactief, reactief of strategisch) in de betreffende situatie kan worden gerealiseerd.

SPECIFIEKE UITGANGSPUNTEN OPENBARE LAADPALEN

- Laadopstelling

Openbare laadpalen worden allereerst geplaatst bij bestaande parkeerclusters (bijv. pleinen, reeks parkeerhavens, etc.) en bij gemeentelijk voorzieningen waarbij de combinatie wordt gezocht met forenzen en bezoekers/toerisme.

- Parkeerdruk en straatbeeld

Is er sprake van parkeerdruk (conform parkeernota) op betreffende cluster of (woon)straat, dan worden laadpalen geplaatst daar waar de parkeerdruk relatief gezien het laagst is (bijv. inliggende reeks parkeerhavens of omliggende parkeervakken). Laadpalen worden hierdoor gebruikt voor parkeerregulering om mogelijk de parkeerdruk niet nog meer te verhogen.

Vervuiling van het straatbeeld, claimedrag van berijders (bijv. 'laadpaalkleven': elektrische auto bezet laadpaal zonder actief te laden) en verdrinking van overige plaatselijke belangen wordt zoveel mogelijk voorkomen door de volgende uitgangspunten te hanteren:

- Bij de uitrol wordt ingezet op locaties die in potentie laadpleinen worden en op locaties in de kernen, ook als daar niet in potentie laadpleinen worden gerealiseerd.
- Openbare laadpalen worden waar mogelijk niet rechtstreeks voor de deur geplaatst ter voorkoming van claimedrag en verdrinking van overige plaatselijke belangen.
- In geval van klachten over claimedrag (ter beoordeling aan de gemeente) kan gekozen worden voor een plaatselijke blauwe zone³ met eventueel roostertijden (bijv. maximaal twee uur parkeren tussen 8.00 en 20.00 uur).

- Laadlocatie

Gedeeld gebruik van openbare laadpalen door inwoners, forenzen en bezoekers/toerisme wordt gestimuleerd. Daarvoor wordt gericht op laadlocaties nabij semipublieke ruimtes (bijv. Jachthaven Steenberg), bedrijven (specifiek bedrijven die dicht tegen woonwijken aanliggen), woningcorporaties (parkeerplaatsen en nog ongebruikt grondeigendom) en rondom het winkelgebied (t.b.v. klandizie).

- Uitrol

Op basis van woningtype (bijv. vrijstaand versus appartement) wordt met behulp van de Ladder van Laden gekeken of het nodig is om een openbare laadpaal te plaatsen. Openbare laadpalen worden op basis van buurtprognoses van laadbehoefte verdeeld over de gemeente. Bovendien wordt in iedere kern tenminste één laadpaal geplaatst. Voorafgaand aan plaatsing van een openbare laadpaal wordt een verkeersbesluit genomen.

SPECIFIEKE UITGANGSPUNTEN LAADPUNTEN BIJ WONINGBOUW EN UTILITEITSBOUW

- Europese Richtlijn Energieprestatie van Gebouwen (EPBD III)

Sinds maart 2020 gelden een aantal verplichtingen voor het aanleggen van laadinfrastructuur bij woningbouw en utiliteitsbouw. Deze worden opgenomen in het bouwbesluit, bouwvergunningen en in de parkeernota. De interne organisatie en projectontwikkelaars worden onder andere via de gemeentelijke website voorzien van [informatie](#)⁴ over deze verplichtingen:

- *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.
- *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

³ Een plaatselijke blauwe zone kan worden ingesteld door het nemen van een verkeersbesluit. Ter plaatse moet worden voorzien in bebording met roostertijden op onderbord en blauwe markering van de parkeervakken.

⁴ <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/gebouwen/wetten-en-regels/nieuwbouw/epbd-iii/laadinfrastructuur-elektrisch-vervoer>

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.

- *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.