

Visie laadinfrastructuur

Deel 1: Personenauto's



Inhoud

INHOUD	2
SAMENVATTING	4
Doelgroep	4
Soorten laadpunten	4
Opgave	4
Uitvoeringsmodel	4
Plaatsingsstrategie	4
Participatie	4
BEGRIPPENLIJST	6
INLEIDING	8
Aanleiding	8
Opgave	9
Doel	11
Scope	11
Leeswijzer	11
1. STAND VAN ZAKEN	12
1.1 Gemeentelijke Ambities	12
1.2 Het huidige plaatsen van laadpalen	12
1.3 Netcapaciteit	13
1.4 Laadgedrag	13
2. TYPEN LAADPUNTEN	15
2.1 Private oplaadlocaties	16
Keuzes privaat laden	18
2.2 Semipublieke oplaadlocaties	18
Keuzes semipubliek laden	19
2.3 Publieke oplaadlocaties	19
Keuzes publiek laden	19
2.4 Laden voor bezoekers	19

3. SOORTEN LAADINFRASTRUCTUUR	20
3.1 Laadpunten	20
Keuzes laadpalen	21
3.2 Laadpleinen	21
Keuzes laadpleinen	22
3.3 Snelladen	23
Keuzes snelladen	23
3.4 Laadmeubilair	24
Keuzes combineren straatmeubilair	24
4. INNOVATIE	25
Keuzes innovaties	26
5. PLAATSINGSSTRATEGIE	27
5.1 Gebruik van de laadpuntkaart	28
5.2 Volgorde van plaatsing	29
Keuzes plaatsingsstrategie	30
6. UITVOERINGSMODEL	31
Keuzes uitvoeringsmodel	31
7. GEMEENTELIJKE PROCESSEN	34
7.1 Gemeentelijke organisatie	34
Keuzes gemeentelijk proces	34
7.2 Samenwerking en afstemming	34
7.3 Participatie en Communicatie	34
Keuzes participatie en communicatie	35
7.4 Financiën	35
7.5 Monitoring	36
7.6 Planning en evaluatie	36
8. VERVOLGSTAPPEN	37

1. Samenvatting

Deze integrale laadvisie bepaalt de strategie van gemeente Oudewater om tijdig een dekkende, betrouwbare, toekomstbestendige, veilige en betaalbare laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. Dit in navolging van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (hierna: NAL), een bijlage van het Klimaatakkoord. Voor deze visie zijn de prognoses en handreikingen van de samenwerkingsregio Noordwest Nederland (hierna: MRA-e) gebruikt.

DOELGROEP

Deze laadvisie richt zich op de gebruikersgroep van elektrische personenauto's. De focus ligt daarmee nu op de inwoners van Hekendorp, Hoenkoop, Oudewater, Papekop en Snelrewaar. Overige doelgroepen, zoals logistiek en e-bikes, komen in het tweede deel van de visie op laadinfrastructuur aan bod.

SOORTEN LAADPUNTEN

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden is ons uitgangspunt dat rijders van elektrische voertuigen (hierna: EV-rijders) zoveel mogelijk laden op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar (semi)publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten. Ook willen wij een actieve rol spelen in het stimuleren van laadpunten op privaat en semipubliek terrein.

OPGAVE

De gemiddelde laadpaal heeft 2 laadpunten. Momenteel zijn er ongeveer 40 laadpunten (160/20 laadpalen) in gemeente Oudewater. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien zijn ongeveer 65 publieke laadpunten nodig. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer 228 en 445¹ laadpunten nodig voor deze gebruikersgroep. Naast publieke laadpunten worden bedrijven en VvE's ook gestimuleerd om private en semipublieke laadpunten te realiseren.

UITVOERINGSMODEL

Wij geven de voorkeur aan het uitvoeringsmodel 'concessiemodel'. Dat betekent dat een of meerdere Charge Point Operators, dat zijn aanbieders van laadpalen, het exclusieve plaatsingsrecht krijgen voor publieke laadpunten. De gemeente Oudewater stelt voorwaarden op in een concessie-overeenkomst, de Charge Point Operators ontvangt inkomsten maar draagt tevens risico. We stellen onze eigen eisen aan prijs, spreiding, uitvoeringstempo en flexibiliteit. Waar wenselijk sluiten we aan bij een regionale concessie.

PLAATSINGSSTRATEGIE

In de uitrol kiezen we op de lange termijn voor een datagerichte en strategische plaatsing. Voordat dit zo ver is wordt de huidige vraaggestuurde aanpak voortgezet.

PARTICIPATIE

We vinden het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners krijgen vooraf een adviserende rol bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken.

¹ Voor prognose 2035 zie 'handleiding prognose grafieken maken' van de NKL.



Gemeente Oudewater

ONZE GEBRUIKERSGROEP(EN)



AANTAL LAADPUNTEN 2030

Publiek:
228

Semipubliek & privaat:
772

TYPE LAADINFRA

Elektrisch Laden gebeurt zo veel mogelijk op eigen oprit. Daarna ligt de focus op semipubliek terrein en tenslotte plaatsen we laadpalen in de openbare ruimte. Met als doel een dekkend, betrouwbaar, toekomst-bestendig, veilig en betaalbare laadnetwerk.

UITVOERINGSMODEL

We werken naar een betaalbare laadinfrastructuur door te streven naar een eerlijke prijs voor bewoners en ondernemers.

PARTICIPATIE

Er wordt een laadpuntkaart met locatievoorstellen voor laadpalen gemaakt. Bewoners worden om advies gevraagd over deze locaties.

TYPE
LAADINFRA
keuze 1

SOORT
LAADPUNTEN
keuze 2

UITVOERINGS
MODEL
keuze 3

PLAATSINGS
STRATEGIE
keuze 4

PARTICIPATIE
keuze 5

SOORT LAADPUNTEN

Met een dekkend laadnetwerk loopt iedere bewoner en ondernemer binnen 300 m naar ten minste 1 openbare laadpaal. Op strategische locaties worden laadpleinen aangelegd en snelladen gebeurt aan de rand van de stad. We doen onderzoek naar de vorm van laadpalen.

PLAATSINGSSTRATEGIE

Een betrouwbare laadinfrastructuur ontstaat door strategisch en datagestuurde nieuwe palen te plaatsen. Wordt een paal veel gebruikt, dan komt er een bij. Bewoners en ondernemers kunnen ook een aanvraag indienen.

Begrippenlijst

NAL

Nationale Agenda Laadinfrastructuur

NKL

Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur

MRA-E

Metropoolregio Amsterdam-Elektrisch: is een samenwerkingsverband van overheden in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht, samen de regio Noordwest. Hier valt onze gemeente ook onder.

EV

Elektrisch Voertuig.

STEKKERAUTO

Stekkerauto's zijn elektrische personenauto's die zijn uitgerust met een stekker om de accu's bij te laden. Denk hierbij aan een Plug-in hybride.

KWH

Kilowattuur: geeft een hoeveelheid elektrische energie aan. Eén kWh is 1000 watt per uur.

TYPEN LAADINFRASTRUCTUUR

De mate waarin een laadplek openbaar toegankelijk is. Er zijn 3 typen laadinfrastructuur; privaat, semiopenbaar en openbaar.

LADDER VAN LADEN

Een model dat de volgorde en mate van stimulering van verschillende laadtypen weergeeft.

PRIVAAT LADEN

Laden op een eigen terrein.

SEMI-PUBLIEK LADEN

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

SOORTEN LAADPUNTEN

De verschillende vormen waarin laden kan worden aangeboden, zoals; reguliere laadpalen, laadpleinen en snelladen.

PUBLIEK LADEN

Laden in de openbare ruimte bij een laadpunt voor een elektrisch voertuig dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten.

LAADPAAL

Fysiek object met meestal twee laadpunten.

LAADPUNT

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

LAADPLEK

Het vak waarin geladen wordt. In de openbare ruimte is dat een parkeervak, gemarkeerd met een kruis en een paal met bord dat aangeeft dat de plek uitsluitend voor het laden van elektrische voertuigen is bedoeld.

LAADPUNT VOOR REGULIER LADEN

Laadpunt met een vermogen van hoogstens 22kW.

LAADPUNT VOOR SNELLADEN

Laadpunt met een vermogen hoger dan 22 kWh.

LAADPLEIN

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

LAADPAALBELEID

Beleid en toetsingscriteria ten behoeve van het plaatsen van laadpalen voor elektrische auto's.

PLAATSINGSSTRATEGIE

De plaatsingsstrategie bepaald wanneer en waar er een laadpaal/laadpunt wordt geplaatst. Dit hangt sterk samen met de bepaalde beleidsregels.

VRAAGGESTUURDE PLAATSINGSSTRATEGIE

Plaatsingsstrategie waarbij er pas een laadpaal wordt geplaatst als deze wordt aangevraagd door een bewoner.

DATAGESTUURDE PLAATSINGSSTRATEGIE

Plaatsingsstrategie waarbij er een extra laadpaal wordt geplaatst als het gebruik van de laadpaal boven een bepaalde waarde komt. Vaak gemeten in het aantal afgenomen kWh per maand.

STRATEGISCHE PLAATSINGSSTRATEGIE

Plaatsingsstrategie waarbij er strategische punten worden uitgekozen om laadpalen en laadpleinen te plaatsen.

UITVOERINGSMODEL

De wijze van samenwerking met CPO's en eMSP's voor de uitrol van publieke laadpunten.

CONCESSIE

Een overeenkomst waarbij de overheid de voorkeur geeft voor bepaalde partijen en daarmee anderen uitsluit.

NETCAPACITEIT

De hoeveelheid elektriciteit die door een net getransporteerd kan worden.

CPO

Charge Point Operator, ook wel laadpaalexploitant: Is het bedrijf dat de organisatie, installatie en het beheer van de laadpunten verzorgt. Dit vanuit een commercieel doel.

EMSP

e-Mobility Service Provider, ook wel laadpas-uitgever: Organisatie waarmee de EV-rijder een contract heeft voor alle services rond elektrisch laden.

NETBEHEERDER

Een onderneming die door de overheid is aangewezen voor het beheer van een of meer netten

SLIM LADEN

Ook wel SMART-charging genoemd, is een 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.

PLAATSINGSKOSTEN

De kosten voor het inrichten van een parkeerplek zodat deze geschikt wordt voor elektrisch laden.

LAADPAALKLEVEN

Het onnodig bezet houden van een elektrisch laadpunt door een elektrische auto.

INLEIDING

Oudewater is een gemeente met veel groen en natuurlijke schoonheid, en we willen er alles aan doen om deze te beschermen en te behouden voor toekomstige generaties. Bovendien is Oudewater een populaire toeristische bestemming, en steeds meer bezoekers kiezen voor duurzame manieren van transport, zoals elektrisch rijden. We staan daarom voor een belangrijke uitdaging in onze gemeente. Elektrisch rijden is de toekomst en het is belangrijk dat we ons voorbereiden op deze verandering.

Het vergroten van het aantal oplaadpunten zal elektrisch rijden in onze gemeente stimuleren. We kunnen onze bijdrage leveren aan een duurzamere toekomst door het verminderen van de CO₂-uitstoot en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Ook willen we dat onze inwoners de mogelijkheid hebben om te kiezen voor elektrisch rijden en dat ze daarbij kunnen rekenen op voldoende oplaadpunten.

Maar het gaat niet alleen om de technologie en de infrastructuur. Het gaat ook om het stimuleren van de lokale economie. Elektrisch rijden wordt steeds populairder en mensen zullen eerder geneigd zijn om naar een gemeente te komen waar voldoende oplaadpunten beschikbaar zijn. Dit kan zorgen voor meer bezoekers en meer economische activiteit in onze gemeente.

Dus laten we samenwerken aan deze uitdaging. We gaan ervoor zorgen dat onze gemeente klaar is voor de toekomst en dat we ons steentje bijdragen aan een duurzamere wereld. Laten we zien dat we in Oudewater klaar zijn voor de toekomst van elektrisch rijden.



Laadpaal Lange Burchwal

AANLEIDING

In het Nederlandse Klimaatakkoord² uit 2019 is opgenomen dat onze CO₂ uitstoot in 2030 met de helft verminderd moet zijn. De overstap op elektrisch vervoer kan een belangrijke bijdrage leveren aan het realiseren van deze doelen op het gebied van de transitie naar niet-fossiele brandstoffen. Er is dan ook in het akkoord opgenomen dat alle nieuw verkochte personenauto's in 2030 niet meer op fossiele brandstof mogen rijden.

² *Ontwerp van het Klimaatakkoord - hoofdstuk Mobiliteit (Rijksoverheid, 2019)*

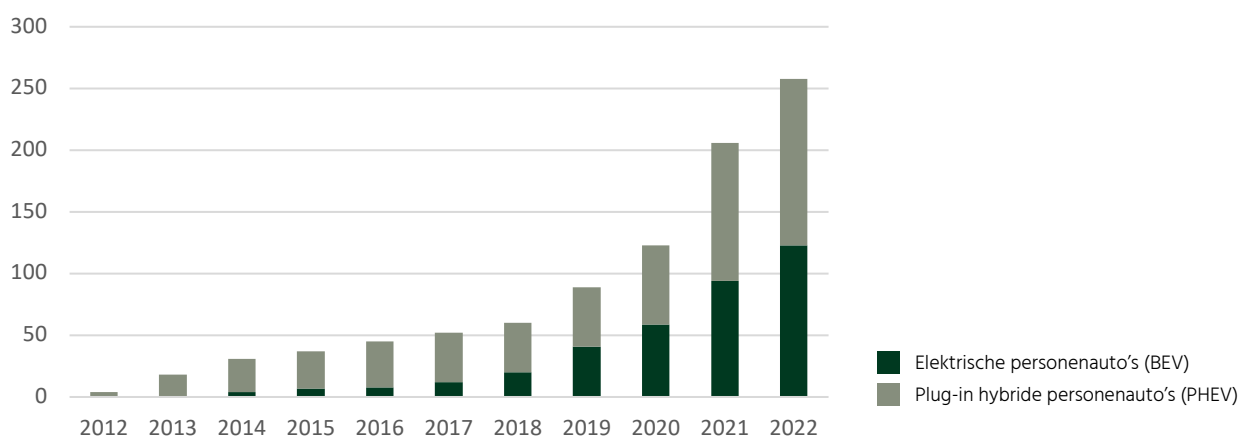
Om de groeiende laadvraag te faciliteren en een toekomstbestendig laadnetwerk neer te zetten, moet er een brede mix van laadoplossingen komen voor verschillende doelgroepen. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur³ (hierna: NAL) heeft als doel om in 2030 tot een landelijk dekkend, toegankelijk en aantrekkelijk laadnetwerk te komen, waarbij er efficiënt gebruik gemaakt wordt van publieke middelen, de openbare ruimte en het stroomnetwerk. De gemeente Oudewater deelt deze ambitie. Bewoners van Hekendorp, Hoenkoop, Oudewater, Papekop en Snelrewaard moeten nu en in de toekomst gemakkelijk kunnen laden.

Vanuit de NAL zijn er zes samenwerkingsregio's gevormd. Oudewater valt in de regio Noordwest Nederland, waarbinnen de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland vallen. Deze regio kan gebruik maken van het platform MRA-elektrisch (hierna MRA-e). Het platform biedt informatie en begeleiding bij keuzes die gemeentes maken op het gebied van elektrische laadinfrastructuur. De MRA-e heeft voor de gemeente Oudewater ook een specifieke laadprognose opgesteld en biedt aanvullend verschillende handreikingen aan. Deze prognoses en de Regionale Visie Laadinfrastructuur⁴ zijn als startpunt voor deze visie gebruikt.

OPGAVE

Het aantal elektrische auto's neemt snel toe⁵. Naar verwachting rijden er in 2030 bijna 2 miljoen elektrische personenvoertuigen in Nederland rond². Dat komt neer op één op de vijf auto's. In de gemeente Oudewater is al een stijging te zien in de bezetting van laadpunten en de geladen kWh's. Om de groei van elektrisch vervoer mogelijk te maken moeten er voldoende laadmogelijkheden zijn. Volgens de Nationale Agenda Laadinfrastructuur zijn er daarom in 2030 landelijk 1.7 miljoen private en (semi)-publieke laadpunten nodig².

TOENAME ELEKTRISCHE AUTO'S



Figuur 1: Groei aantal elektrische personenauto's in de gemeente Oudewater (Bron: Dashboard klimaatmonitor, 2022)

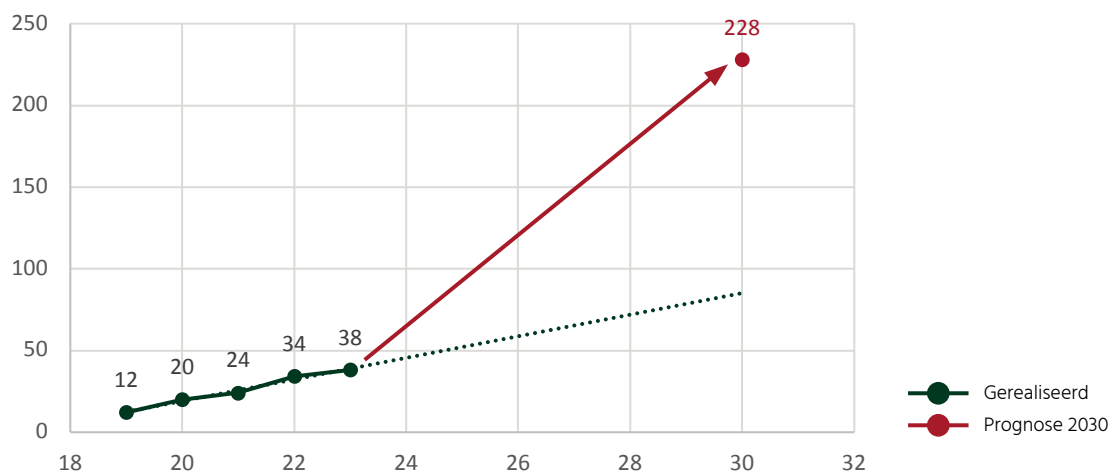
Goed gemeentelijk beleid op laadinfrastructuur speelt in op de toenemende laadvraag en stimuleert de transitie naar elektrisch vervoer. Dat geeft inwoners, bezoekers en bedrijven het vertrouwen om de overstap te kunnen maken. Concreet betekent dit dat voor Oudewater een groei is voorzien van de 38 publieke laadpunten nu, naar 228 in 2030. Als we het huidige beleid voortzetten gaat het niet lukken om dit aantal te realiseren. In deze laadvisie wordt daarom uitvoerig beschreven hoe we deze groei vorm gaan geven en hoe we richting 2030 blijven controleren of de verwachte groei van de laadbehoefte nog klopt. Deze opkomende markt van elektrisch vervoer en haar laadbehoefte blijft immers sterk in ontwikkeling.

³ Nationale Agenda Laadinfrastructuur (Rijksoverheid, 2019)

⁴ Regionale visie laadinfrastructuur, MRA-Elektrisch, voor de gemeenten in Regio Noordwest (MRA-e, 2021)

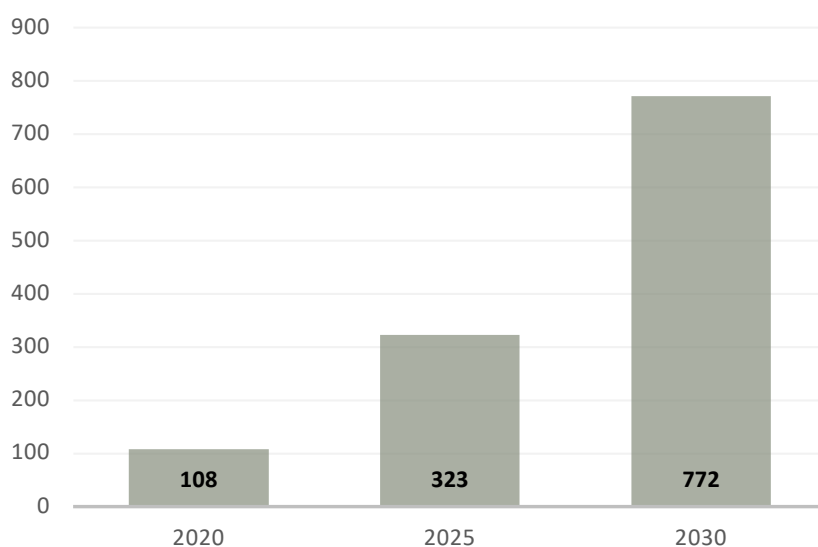
⁵ Regionale Klimaatmonitor – Dashboard Elektrisch Vervoer (Rijksoverheid, 2022)

AANTAL PUBLIEKE LAADPUNTEN



Figuur 2: Het aantal gerealiseerde laadpunten in de gemeente Oudewater en de prognose voor de toekomst (Bron: MRA-e, 2021)

PROGNOSE PRIVATE EN SEMIPUBLIEKE LAADPUNTEN



Figuur 3: De prognose voor het aantal private en semipublieke laadpunten in de gemeente Oudewater (Bron: MRA-e, 2021)

	2020	2021	2022	PROGNOSE 2030
kWh - publieke & reguliere punten	88.078 kWh	112.580 kWh	183.492 kWh	1.230.478 kWh
Omzet bij 40 cent per kWh	€ 35.231	€ 45.032	€ 73.397	€ 492.191
Bezettingsgraad	22%	24%	26%	-
Aantal sessies	3.920	5.480	8.765	58.776

Figuur 4: Gebruik van laadpunten in de gemeente Oudewater (Bron: NAL (2019) – bewerkt door MRA-e)

DOEL

Het doel van deze integrale laadvisie is om een strategie tot 2030 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.

Deze visie biedt de komende jaren houvast bij de realisatie van laadinfrastructuur. Zodat we kunnen toewerken naar een dekkend, betrouwbaar, toekomstbestendig, veilig en betaalbaar netwerk van laadinfrastructuur:

- **Dekkend:** We willen dat gebruikers van elektrische voertuigen (hierna EV-rijders) nooit lang hoeven te zoeken naar een elektrische laadpaal.
- **Betrouwbaar:** Er dient van op aangegaan te kunnen worden dat er op gepaste afstand een laadpaal beschikbaar is.
- **Toekomstbestendig:** De laadinfrastructuur moet gemakkelijk mee kunnen groeien met de laatste prognoses en innovaties.
- **Veilig:** Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden. Dit betreft zowel fysieke veiligheid als digitale veiligheid, oftewel cybersecurity.
- **Betaalbaar:** We zorgen ervoor dat laadsessies betaalbaar blijven.

We kunnen deze doelen alleen behalen in samenwerking met de netbeheerder en uitvoerende marktpartijen. Met de laadvisie nemen we regie op het plaatsen en opschalen van de laadoplossingen die nodig zijn. Op die manier zorgen wij voor een goede inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet. Wij willen onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap, naar elektrisch vervoer te durven maken.

SCOPE

Deze laadvisie richt zich op de gebruikersgroep elektrische personenauto's. Het doelgroepenvervoer, taxi's, openbaar vervoer, lichte logistieke voertuigen, zware logistieke voertuigen, mobiele werktuigen en vaartuigen laten wij op dit moment buiten beschouwing. Ook het gebruik van waterstof wordt niet besproken in deze laadvisie.

De overstap naar elektrisch vervoer verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenvervoer is de overstap al volop gaande en hebben wij redelijk zicht op wat er nodig is. Voor bijvoorbeeld zwaar vrachtvervoer is nog onzeker in hoeverre elektrisch rijden uitkomst biedt en zo ja, wat de behoefte is aan laadinfrastructuur.

We herijken onze visie elke twee jaar intern, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op elk moment een goed werkende laadinfrastructuur hebben.



Scope laadvisies gemeente Oudewater

LEESWIJZER

In de volgende hoofdstukken bespreken wij de laadvisie meer in detail. In [hoofdstuk 1](#) beschrijven wij allereerst de uitgangssituatie: welke doelen heeft de gemeente? Hoe ziet de laadinfrastructuur in gemeenten Oudewater er nu uit? Ook het onderwerp laadgedrag wordt behandeld. Hierna worden per hoofdstuk nieuwe thema's geïntroduceerd en strategische keuzes genomen. Deze keuzes komen terug in de beleidsregels voor het plaatsen van laadpalen. [Hoofdstuk 2](#) omschrijft de strategische keuzes op het gebied van soorten laadpunten in de (semi)-publieke en private ruimte, waarna we in [hoofdstuk 3](#) de verschillende typen laadpunten behandelen. In [hoofdstuk 4](#) worden relevante innovaties gedeeld en daaropvolgend wordt in [hoofdstuk 5](#) de plaatsingsstrategie uiteengezet. In [hoofdstuk 6](#) worden keuzes gemaakt over de voorwaarden waar een toekomstige concessie aan moet voldoen. Tot slot beschrijft [hoofdstuk 7](#) hoe we de uitvoering van deze visie organiseren. Op pagina 6 geven we een [begrippenlijst](#).

1. STAND VAN ZAKEN

1.1 GEMEENTELIJKE AMBITIES

Graag houden we onze omgeving groen en schoon. Daarom maken we de overstap naar elektrisch vervoer. Momenteel hanteert onze gemeente een reactief en vraag gestuurd plaatsingsbeleid voor de plaatsing van laadpalen. Dat wil zeggen dat laadpalen pas worden aangelegd na een verzoek van een bewoner of ondernemer. Om de groeiende laadvraag te kunnen blijven faciliteren en bovendien elektrisch rijden te stimuleren is actief beleid nodig. Aan de ene kant leidt dat in de gemeente tot een dekkend, betrouwbaar en toekomstbestendig laadnetwerk. Anderzijds wordt er ook gestuurd op effectief gebruik van de bestaande openbare ruimte en de capaciteit op het elektriciteitsnet. Ambities die mooi overlappen met onze andere gemeentelijke plannen.

Uit het hoofdlijnenakkoord Oudewater 2022-2026

- “Alle partijen in de gemeenteraad spreken ambities uit op het gebied van **duurzaamheid**.”
- “We streven naar **verdienmodellen** waarbij baten terugvloeien naar onze inwoners”

Uit de omgevingsvisie Oudewater 2022-2040

- “**Elektrisch vervoer is sterk in opkomst**. De verwachting is dat **in 2030 1 op de 5 auto’s elektrisch is** en dat alle nieuwe auto’s elektrisch zijn. Ook in Oudewater gaan we dit merken, er zullen **steeds meer laadpalen** nodig zijn. Dit vraagt ruimte in woonwijken”
- “Denk bijvoorbeeld aan bevoorrading van winkels met kleine **elektrische voertuigen** vanaf een Hub of aan bevoorrading over water met elektrisch aangedreven vaartuigen. (...) We onderzoeken komende jaren welke oplossingen passend zijn voor Oudewater”
- “laadpalen voor elektrisch varen” “Ook is er ruimte nodig voor **laadpalen en laadstations** voor het toenemend aandeel elektrisch vervoer.”

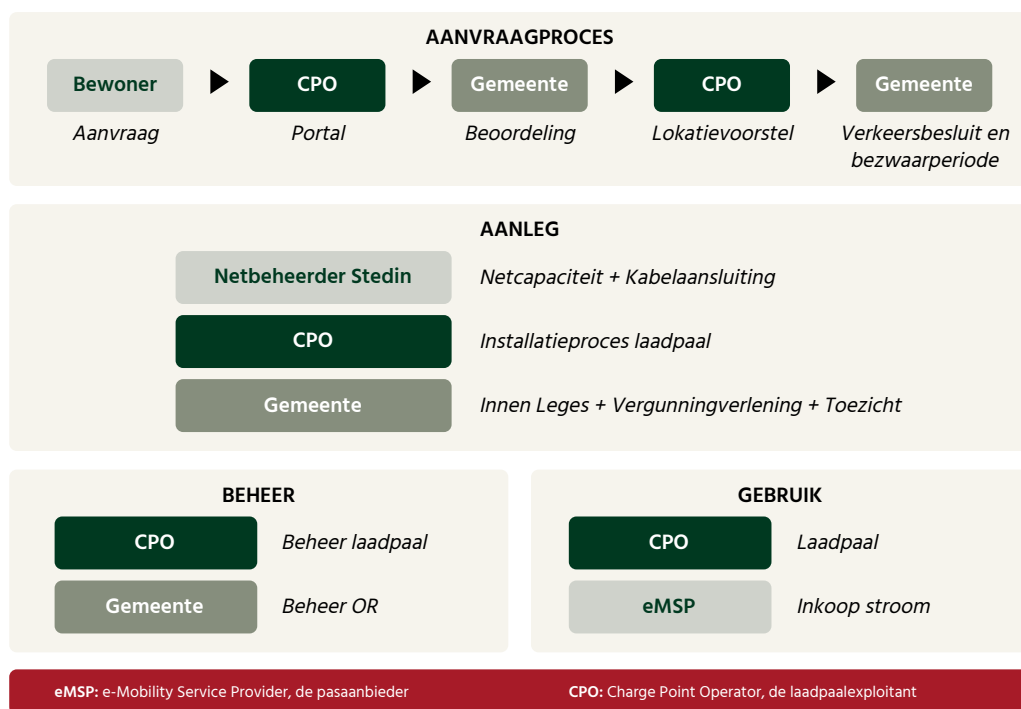
Ambities van de gemeente Oudewater met betrekking tot elektrisch laden

1.2 HET HUIDIGE PLAATSEN VAN LAADPALEN

Wanneer een bewoner of ondernemer een nieuwe laadpaal in de openbare ruimte wil, kan er een aanvraag worden ingediend bij de MRA-e. Dit is het eerder genoemde samenwerkingsverband van overheden in Noord-Holland, Flevoland en Utrecht. Zij organiseerden de aanbesteding van de concessie laadinfrastructuur waar wij op dit moment onderdeel van zijn. Ook begeleidt de MRA-e de plaatsing en exploitatie van onze publieke laadpunten. Deze concessie loopt nog tot en met 2025.

De MRA-E vervult namens Oudewater de opdrachtgeversrol richting de verschillende laadpaal-exploitanten. Zo’n partij wordt ook wel een CPO genoemd. Na een aanvraag wordt de locatie van de nieuwe laadpaal bepaald in samenspraak met de gemeente. Op het moment van schrijven heeft de gemeente Oudewater geen eigen plaatsingsbeleid voor laadpalen. De gemeente volgt de richtlijnen van de MRA-e. Een check op de netcapaciteit en de aanleg van de juiste kabels komt voor rekening van de netbeheerder.

De CPO is vervolgens verantwoordelijk voor de installatie en het onderhoud van de laadpaal en koopt de stroom in. De EV-rijder neemt tenslotte stroom af met een laadpas via een e-Mobility Service Provider (hierna eMSP). Deze partij is verantwoordelijk voor het betalingsverkeer en service-verlening richting consumenten. Er zijn inmiddels meerdere partijen actief als eMSP. Net zoals bij tankstations is er verschil in prijs tussen de aanbieders (eMSP’s) van energie. E-rijders beschikken dan ook vaak over meerdere laadpassen die bij verschillende CPO’s ingezet kunnen worden.



Figuur 5: Huidige aanvraag en beheerproces laadpalen in de gemeente Oudewater

1.3 NETCAPACITEIT

Iedere netbeheerder (nuts of telecom aanbieder) die kabels of leidingen wil aanleggen, instandhouden of opruimen binnen de gemeente Oudewater moet via het digitale vergunningensysteem LTC een aanvraag of melding indienen bij de gemeente. Binnen de gemeente Oudewater wordt het beleid rondom kabels en leidingen gevormd door de AVOI (Algemene verordening ondergrondse infrastructuur).

Stedin (Netbeheerder) heeft reeds noodsignalen afgegeven over de druk op de netcapaciteit. In heel Nederland is er sprake van netcongestie. Dat wil zeggen dat zich capaciteitsproblemen voordoen in het aanleveren van stroom via het netwerk. Voor het aansluiten van de laadpalen en een goede werking daarvan is het noodzakelijk dat er voldoende capaciteit is op het elektriciteitsnetwerk van Stedin.

Tot op heden heeft dit in Oudewater niet voor problemen gezorgd. De situatie wordt anders op het moment dat de gemeente op grote schaal snelladers wil toestaan binnen de gemeente. Hetzelfde geldt ook voor laadpleinen, indien deze aangesloten dienen te worden via grootverbruik aansluitingen.

1.4 LAADGEDRAG

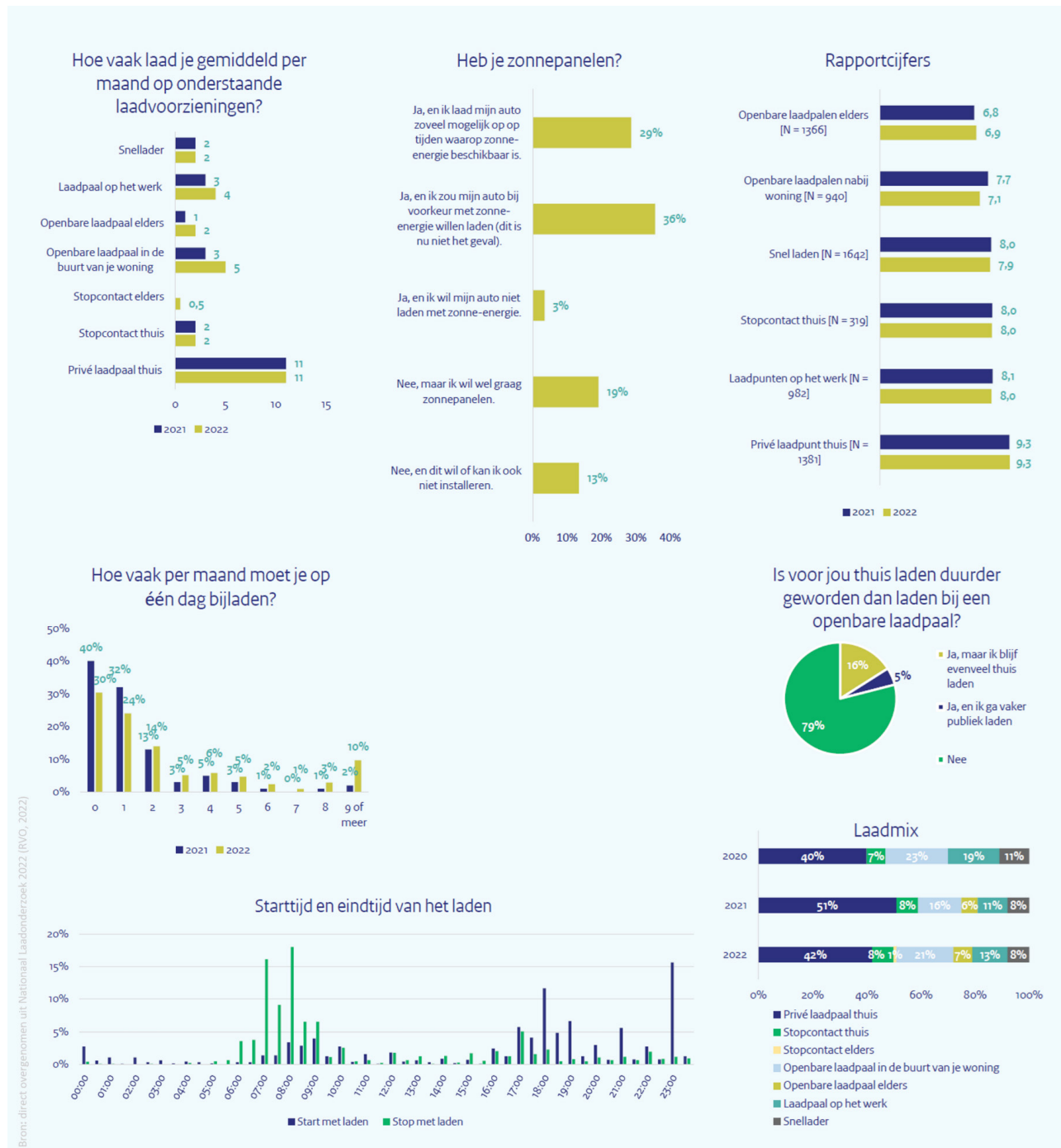
De keuzes in deze visie zijn deels gebaseerd op het huidige gebruik van onze laadinfrastructuur. In september 2022 is het Nationale Laadonderzoek opgeleverd. Het Nationaal Laadonderzoek 2022⁶ is een initiatief van ElaadNL en de Rijkdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Dit onderzoek wordt uitgevoerd door de Rijksuniversiteit Groningen. Het jaarlijkse onderzoek levert een schat aan informatie op. Dit jaar deden meer dan 2000 respondenten mee aan het onderzoek.

Een aantal dingen vallen op:

1. Het privé laadpunt thuis krijgt het hoogste rapportcijfer;
2. De meeste laadsessies starten rond 18.00 en 23.00 uur;
3. In de ochtend stopt het laden vaak rond 7.30 uur.

⁶ *Nationaal Laadonderzoek (RVO, 2022)*

In het onderzoek wordt ook benoemd dat het gros van de laders overeenkomend laadgedrag vertoont. Er zijn weinig verschillen tussen stedelijke en landelijke gebruikers te zien. Voor meer informatie, zie onderstaande afbeelding.



Figuur 6: Cijfers over laadgedrag in Nederland (Bron: Nationaal Laadonderzoek RVO, 2022 - bewerkt)

2. TYPEN LAADPUNTEN

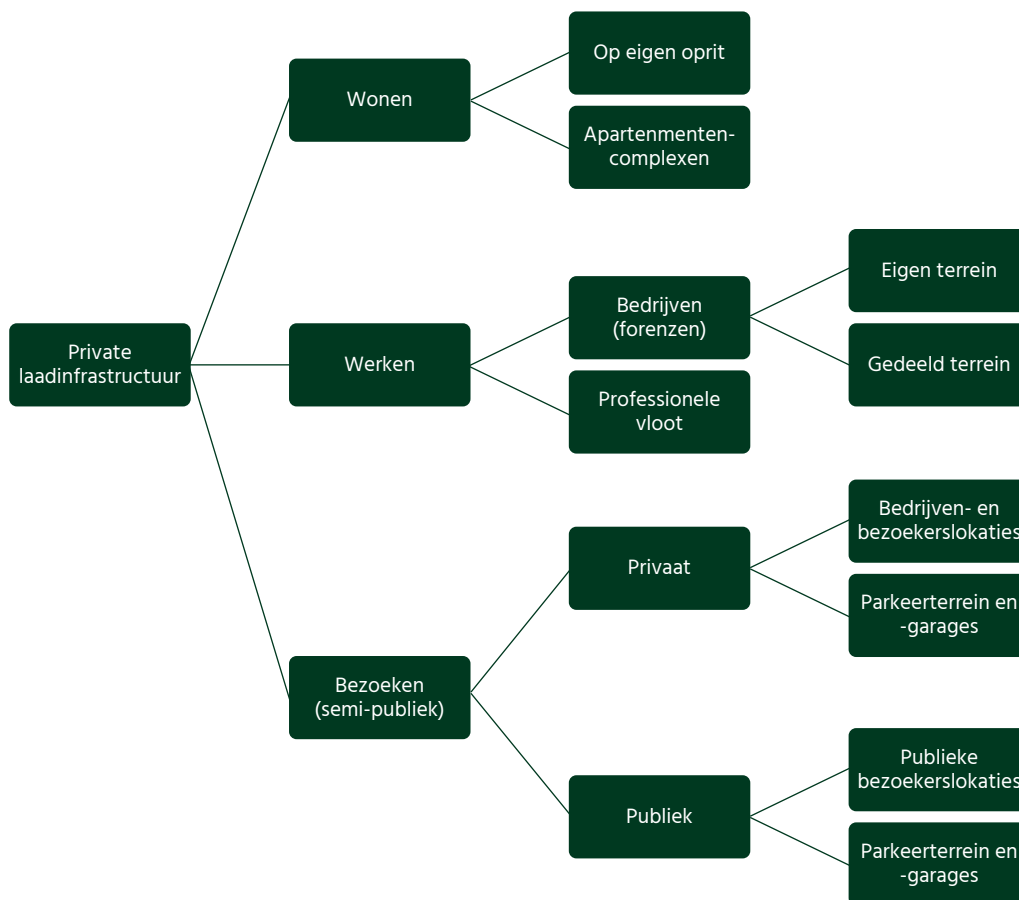
Wij willen onze bewoners een dekkend laadnetwerk aanbieden. Voor een dekkend netwerk zijn niet alleen voldoende laadpalen nodig, maar ook verschillende typen laadpunten. Deze typen verwijzen naar de eigendomssituatie van de grond waar ze ontstaan. Zo zijn er private, semipublieke en publieke laadpunten. In ons laadbeleid gaan we uit van “de ladder van laden”. Het doel van deze ladder is om de druk op de openbare ruimte. Om zo de publieke kosten te beperken en tegelijkertijd genoeg laadpunten aan te kunnen bieden.

De ladder van laden

1. Primair parkeren en laden EV-rijders op eigen terrein.
2. Daarna ligt de nadruk op semipublieke laadvoorzieningen (d.w.z. parkeergelegenheden nabij bedrijventerreinen, winkelcentra en andere publieke voorzieningen).
3. In laatste instantie dienen publieke laadvoorzieningen te voorzien in de behoefte aan laaddiensten, indien deze verder niet beschikbaar zijn.

Private en semipublieke laadpunten vertegenwoordigen het grootste deel van de totale benodigde laadinfrastructuur. De hoeveelheid private en semi-publieke laadpalen heeft invloed op de eisen en behoefte aan publieke laadpunten. Hoe meer privaat en semi-publiek laden, hoe minder druk op de openbare ruimte. Het semi-publieke en private deel wordt meegenomen in de visie en het denkproces.

Privaat en semi-publiek laden vindt plaats op verschillende locaties. We maken onderscheid tussen laden voor wonen, werken en bezoeken.



Figuur 7: De verschillende typen private laadpunten (Bron: MRA-e, 2021)

2.1 PRIVATE OPLAADLOCATIES

Laadlocaties op privégrond zijn voor privégebruik. Het is niet zomaar mogelijk om op deze locaties te laden; de eigenaar of gebruiker van de grond bepaalt wie dit wel kan. De aansluiting op het netwerk zit achter de meter van de grondeigenaar en de eigenaar van de grond investeert zelf in de laadinfrastructuur.

Op private oplaadlocaties hebben overheden weinig tot geen invloed. Wel stuurt de gemeente aan op het realiseren van privaat laden, door aanvragen voor een openbare laadpaal alleen goed te keuren als er geen parkeermogelijkheden op eigen terrein zijn.

Privaat laden is aantrekkelijk, omdat:

- Het financieel voordelig is, indien een adres over zonnepanelen beschikt;
- De stroomprijs altijd duidelijk is vanuit de energieleverancier;
- Het laadpunt altijd beschikbaar is en dichtbij huis;
- Men de auto niet hoeft te verplaatsen voor of na een laadbeurt.

LADEN OP DE OPRIT

Eigenaren van een woning met eigen oprit ondervinden over het algemeen weinig problemen bij het realiseren van laadinfrastructuur voor eigen gebruik. De laadinfrastructuur is verkrijgbaar via verschillende aanbieders en de plaatsing is relatief eenvoudig. Bovendien loont het om te investeren in laden op eigen terrein omdat de kWh-prijs thuis vaak goedkoper is dan op straat. Sturing op deze vorm van laden kan door aanvragen voor een openbare laadpaal alleen goed te keuren als iemand niet op eigen terrein kan parkeren.

Verlengde private aansluiting (VPA)

Gemeenten kunnen EV-rijders toestaan om zelf een oplaadpunt op straat te realiseren door een kabel vanuit huis naar de auto te trekken. Dit heet een verlengde private aansluiting (VPA). Hierdoor kan men privaat laden in de openbare ruimte. De gemeente Oudewater omarmt dit concept op dit moment niet. Er kleven veiligheidsrisico's aan door losliggende kabels en ook het grijze gebied dat ontstaat wat betreft handhaving en het claimen van een openbare parkeerplek zijn redenen om niet voor deze oplossing te kiezen. Onder andere de gemeenten Soest, Leusden en Enschede voeren op het moment van schrijven van deze visie wel experimenten uit met VPA's. De uitkomst van deze pilots houden wij in de gaten.

LADEN BIJ BESTAANDE WOONCOMPLEXEN

Bij appartementencomplexen in beheer van een VvE, woningcorporaties of particuliere verhuurders is de situatie vaak ingewikkelder. Zij komen niet in aanmerking voor een laadpaal in de openbare ruimte, maar kunnen ook niet zelfstandig een laadpaal realiseren vanwege de gedeelde parkeervoorzieningen. Uitdagingen binnen een VvE bestaan uit de beperkte aansluitcapaciteit in de bestaande parkeervoorzieningen, het eigendom, de besluitvorming en de kleine groep gebruikers waarvoor de investering moet worden gemaakt. De zorgen die bewoners hebben over onevenredig verdeling van kosten of brandveiligheid kunnen dan al snel de installatie blokkeren. Gelukkig bieden o.a. de NAL en MRA-e genoeg handleidingen om met medehuurlers en brandveiligheid aan de slag te gaan⁷. Wij richten een duidelijke webpagina in waar deze handreikingen op gevonden kunnen worden. Ook worden andere manieren overwogen waarop VvE's actief ingelicht kunnen worden.

⁷ Zie het platform <https://vveladen.nl/>



Laadoplossingen voor elektrische auto's binnen de VvE (Bron: Nationale Agenda Laadinfrastructuur, 2021)

LADEN BIJ NIEUWBOUW

Nieuwbouwprojecten bieden een unieke kans voor het realiseren van laadpunten. De laadpunten kunnen namelijk direct worden meegenomen in de ontwerpen. In het bouwbesluit⁸ is vastgelegd dat nieuwe (of ingrijpende gerenoveerde) utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein, minimaal 1 oplaadpunt moeten realiseren. Ook moeten er loze leidingen worden aangelegd voor een op de vijf parkeervakken ter voorbereiding op elektrische laadpunten. Voor bestaande gebouwen met meer dan 20 parkeervakken geldt vanaf 2025 dat er minimaal 1 oplaadpunt voor elektrische auto's moet zijn aangelegd⁹.

In de gemeente Oudewater wordt de norm bepaald met een blik op de toekomst: 1 op de 5 auto's is elektrisch in 2030. Om het aantal laadpunten mee te laten groeien met het aantal elektrische voertuigen, moeten gebouwen voorbereid zijn op de toekomst. Hiervoor is een hoge norm voor het aantal laadpunten en bijbehorende veiligheidseisen nodig. Ontwikkelaars dienen per 10 parkeervakken, 1 laadpunt te realiseren. Daarnaast moeten alle andere parkeerplekken elektrisch worden ingericht. Dit hoeft niet te betekenen dat de plek er al is. Het betekent dat er al aan de aansluitingen en veiligheidseisen wordt voldaan om de plek als laadpunt in te kunnen richten. De ontwikkelaar dient af te stemmen met de Veiligheidsregio Utrecht (hierna: VRU) over de dan geldende veiligheidseisen.

Normen laadinfrastructuur nieuwbouw:

Woningen met privaat grondgebonden parkeren: De ontwikkelaar richt de kavel zo in dat de bewoner er (in de toekomst) zelf voor kan kiezen om te investeren in een laadplek.

Woningen met privaat en semipublieke parkeergelegenheid: 1 op de 5 parkeerplekken wordt zo ingericht dat ze in de toekomst kunnen worden omgezet naar laadplekken. De VvE bepaalt vervolgens zelf om te investeren in laadinfrastructuur. De aanleg van laadinfrastructuur gaat conform de dan geldende nationale regelgeving en de bouwtechnische veiligheidsvoorschriften van de VRU.

Woningen met parkeren in de openbare ruimte en herinrichtingen: We richten alle parkeerplekken zo in dat ze in de toekomst kunnen worden omgezet naar laadplekken. 1 op de 10 vakken is ingericht als laadplek, op termijn wordt dit 1 op de 5, volgens de algemene plaatsingsnormen voor openbare laadinfrastructuur (hoofdstuk Plaatsingsstrategie).

Utilitaire gebouwen: Conform de nationale regelgeving worden alle parkeerplekken zo ingericht dat deze op den duur kunnen worden gebruikt voor laden. 1 op de 10 parkeerplekken is reeds ingericht als laadplek, op termijn wordt dit 1 op de 5.

⁸ Zie Bouwbesluit 2012 Afdeling 5.4. Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, nieuwbouw en bestaande bouw

⁹ Zie Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer - EPBD III (RVO, 2019) op www.rvo.nl

KEUZES PRIVAAT LADEN

KEUZE 1

Indien je een eigen oprit hebt kun je geen publieke laadpaal aanvragen. Zo maken we gebruik van de mogelijkheden van privaat laden en verlichten we de druk op de openbare ruimte en parkeervoorzieningen.

KEUZE 2

We zetten in op een hoge norm voor het aantal laadpalen en veiligheidseisen in nieuwbouw-projecten. Hierdoor kan het aantal laadpunten meegroeien met de behoefte. Dit betekent dat op termijn 1 op de 5 plekken zo is ingericht dat deze op termijn kan worden omgebouwd naar een laadplek. Deze inrichting betreft daarom o.a. mantelbuizen, veiligheidsmaatregelen en mogelijkheid tot aansluiting op het energienet.

KEUZE 3

Wij informeren de VvE's over het aanleggen van laadpunten en gaan met hun in gesprek over de mogelijkheden.

2.2 SEMIPUBLIEKE OPLAADLOCATIES

Semipublieke locaties liggen op private grond. De aansluiting van het laadpunt zit achter de energiemeter van de eigenaar van het pand. De eigenaar stelt de laadinfrastructuur open voor derden om zo bijvoorbeeld zijn investering via het laadtarief terug te verdienen of als extra dienst aan klanten. De semipublieke oplaadlocaties kunnen beperkt toegankelijk zijn door parkeer- of openingstijden, maar deze beperking is wel voor iedereen hetzelfde. Gebruikers hebben geen toestemming nodig om te kunnen laden.

Voorbeelden van semipublieke laadlocaties zijn commerciële parkeergarages, tankstations en parkeerterreinen van winkels en horeca. Omdat de grond in veel gevallen in private handen is, is de gemeente afhankelijk van de wensen van de grondeigenaren. Om de ontwikkeling van semipublieke laadlocaties te stimuleren, kiezen we ervoor om in kaart te brengen welke belemmeringen eigenaren van potentiële locaties ervaren.



Semipubliek laden bij Avantgroup

Veilig laden in parkeergarages

Er zijn veel vragen over het veilig laden van elektrische auto's, bijvoorbeeld in parkeergarages. Uit onderzoek blijkt dat elektrische auto's net zo veilig zijn als vergelijkbare brandstofauto's. Ook zijn er geen aanwijzingen uit de praktijk of uit beschikbare studies en publicaties dat elektrische auto's een vergroot risico op brand veroorzaken in parkeergarages.

Het knelpunt is de mate waarin een brand die ontstaan is bij een elektrisch voertuig in een ondergrondse parkeergarage te blussen is. Voor de veilige installatie van laadpunten in parkeergarages worden door de NAL daarom een aantal richtlijnen meegegeven. Daarbij wordt de kanttekening gemaakt dat het voor elke parkeergarage maatwerk is vanwege de inrichting, de omgeving en het gebruik van de garage. Door het Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (hierna RVO), Nederlands Instituut Publieke Veiligheid (hierna NIPV), Nederland Elektrisch en in het bouwbesluit zijn handreikingen uitgebracht om brandveiligheid in garages te vergroten. Vanaf juli 2023 worden er ook aanvullende eisen opgenomen in het bouwbesluit.

KEUZES SEMIPUBIEK LADEN

KEUZE 4

We gaan semipubliek laden maximaal stimuleren door:

- Te overleggen met bedrijven over laden voor werknemers en bezoekers van het bedrijf, maar ook over het openstellen van laadpalen aan bewoners in bijvoorbeeld de avond;
- Onderzoek te doen naar mogelijkheden op gemeenteground.

2.3 PUBLIEKE OPLAADLOCATIES

Publieke locaties liggen in de openbare ruimte. De gemeente is eigenaar van de grond en geeft een CPO toestemming voor het plaatsen van laadinfrastructuur. De locaties zijn 7 dagen per week, 24 uur per dag beschikbaar en voor iedereen toegankelijk. Gebruikers hebben geen toestemming nodig om van de oplaadlocaties gebruik te maken.

In deze visie is het nodige opgenomen over het inrichten van de laadinfrastructuur en de processen voor het publieke deel. Doordat de gemeente eigenaar is van de publieke ruimte kan de publieke laadinfrastructuur direct gestuurd worden om zo de groei van elektrisch vervoer mogelijk te maken.

KEUZES PUBLIEK LADEN

KEUZE 5

Wij staan het gebruik van verlengd private aansluitingen naar openbare parkeerplekken in de openbare ruimte niet toe. Zo voorkomen wij dat er gevaarlijke en onoverzichtelijke situaties ontstaan.

2.4 LADEN VOOR BEZOEKERS

Bij bezoekerslocaties kan het vanwege mogelijke inkomsten aantrekkelijk zijn om laden als extra dienstverlening aan te bieden. Uitzondering hierop is de binnenstad, omdat het aantrekken van auto's in strijd is op gespannen voet staat met de omgevingsvisie van Oudewater.

3. SOORTEN LAADINFRASTRUCTUUR

De term 'soorten laadinfrastructuur' verwijst naar de mogelijkheden waarop laadinfrastructuur kan worden ingericht. Hieronder vallen laadpunten, laadpleinen, snelladers en straatmeubilair. In het huidige beleid wordt voornamelijk gekeken naar het plaatsen van losstaande laadpalen. Het nadeel van losstaande laadpalen is dat er voor iedere paal werkzaamheden plaats moeten vinden en er veel extra laadobjecten in de openbare ruimte worden geplaatst. Soms botsen geplaatste laadpalen met ander gebruik van de openbare ruimte, zoals groen en het trottoir. Ook geven losse laadpalen extra druk op de capaciteit van het stroomnet. In dit hoofdstuk worden een aantal alternatieven besproken die de belasting van de laadinfrastructuur op de openbare ruimte en op het stroomnet kunnen verminderen.

3.1 LAADPUNTEN

Een laadpunt is 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 straatmeubilair, zoals een muurbox (oplaadkastje aan de muur) of lichtmast. Een laadpaal wordt geplaatst bij twee aaneengesloten openbare parkeervakken, waarbij er één parkeervak wordt gereserveerd voor elektrisch laden. Wanneer de laadpaal intensief gebruikt wordt, kan ook het tweede vak exclusief gereserveerd worden voor elektrisch laden. De plaatsing van individuele laadpalen is een geschikt middel om een dekkend laadnetwerk op te bouwen. Het streven is een netwerk waarbij alle bewoners en ondernemers binnen 300 meter loopafstand een laadpaal tot hun beschikking hebben.

Door laadpunten aan de randen van het centrum te plaatsen, sturen we waar geparkeerd wordt. Zo dragen wij bij aan het behoud van het historische karakter van onze stad.

Ook ontzien we zo gebieden met een hoge parkeerdruk.



Laadpaal Oude Huijgensteeg

KEUZES LAADPALEN

KEUZE 6

Wij streven naar een maximale loopafstand van 300 meter tot een laadpunt voor alle bewoners en ondernemers van de woonwijken.

3.2 LAADPLEINEN

De definitie van een laadplein is een locatie waar meer dan twee laadpunten op één plek worden geclusterd. Dat kan een echt plein zijn, maar ook een normaal rijtje parkeerplekken. Deze laadpunten worden op één netaansluiting gebundeld. Er kan voor clustering gekozen worden als er bij versnippering van de laadpunten problemen ontstaan. Bijvoorbeeld in straten met een hoge parkeerdruk. Clustering is ook interessant wanneer enkele laadpalen niet meer voldoende zijn. De toenemende laadvraag wordt dan opgevangen door het verdichten van het laadnetwerk.

Het aanleggen van laadpleinen heeft drie voordelen. In de eerste plaats is het aanleggen van een laadplein zowel procesmatig als ruimtelijk efficiënt. Dat betekent dat er minder gemeentelijke capaciteit en openbare ruimte nodig is. In tegenstelling tot het plaatsen van losse laadpalen, hoeft bij een laadplein met meerdere palen het ontwerp-, bezwaar- en aanlegtraject maar één keer plaats te vinden. Ook kan bij de aanleg van een laadplein rekening worden gehouden met de ruimtelijke inpassing van de laadobjecten en de bijbehorende verkeersborden. Dit zorgt voor een overzichtelijke en goed toegankelijke openbare ruimte. In de toekomst bieden laadpleinen een mooie manier om slimme laadtechnieken toe te passen (zie volgende [hoofdstuk over innovaties](#)).

Een tweede voordeel is dat laadpleinen opschaalbaar zijn. Zo kunnen alle aansluitingen van een laadplein al technisch worden voorbereid, zonder direct alle laadpunten te plaatsen. Als we zien dat het gebruik van een laadpaal hoog is kan er gemakkelijk nog een paal worden bijgeplaatst. Een andere optie is om niet alle parkeervakken in één keer af te kruisen voor het opladen van elektrische voertuigen. In dit geval hoeven parkeervakken op laadpleinen niet uitsluitend voor laden gebruikt te worden en kunnen ook niet EV-rijders blijven parkeren op de parkeervakken. Bij voldoende gebruik van de laadpunten kan het aantal afgekruiste laadplekken dan stapsgewijs worden uitgebreid.



Het grootste bi-directionele laadplein ter wereld, bij a.s.r. aan de Archimedeslaan in Utrecht, waar 250 elektrische auto's tegelijkertijd kunnen opladen en ontladen, geopend op 15 september 2021

Een laatste voordeel is dat laadpleinen ingezet kunnen worden om EV-rijders te verleiden op een bepaalde gewenste plek in de openbare ruimte te parkeren. Op een laadplein is een EV-rijder zekerder van een plek. Hierdoor houdt clustering zoekverkeer tegen.

Samengevat zetten wij laadpleinen in om efficiënt te kunnen werken aan een schaalbare en betrouwbare laadinfrastructuur.

Een kanttekening hierbij is wel dat laadpleinen een grootverbruikaansluiting nodig hebben op het stroomnetwerk. Dit moet tijdig gecommuniceerd worden met de netbeheerder, omdat er een wachtrij bestaat voor het nieuw aansluiten van grootverbruikers. Bestaande parkeerterreinen bieden kansen voor laadpleinen. Zoals bij het parkeerterrein naast het stadskantoor.

KEUZES LAADPLEINEN

KEUZE 7

We zetten in op laadpleinen, daar waar in de openbare ruimte kansen liggen.

3.3 SNELLADEN

Soms zijn EV-rijders een groot deel van de dag onderweg. In dat geval is het prettig als de mogelijkheid bestaat om snel even bij te laden. Reguliere laadpalen laden een elektrische auto op met een vermogen tussen de 3,7 en 22 kilowatt (kW). Dit betekent in de praktijk dat een elektrische auto in 4 tot 8 uur volgeladen wordt. Een snellader, het woord zegt het al, kan dit veel sneller. Afhankelijk van het type auto, de accu en het laadpunt kan dit binnen 20 à 30 minuten. De verwachting is dat dit voor personenauto's in de toekomst binnen 5 à 10 minuten kan!

Voor personenauto's is het snelladen vooral interessant om onderweg bij te laden. Logische locaties hiervoor zijn snelwegen, uitvalswegen aan de randen van steden en grotere provinciale wegen. Dit is vergelijkbaar met tankstations. Deze locaties hebben vaak een functie die over verschillende gemeentegrenzen heen gaat. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor snelladers langs rijkswegen¹⁰.

Snelladen is ook interessant op locaties waar mensen kort verblijven, zoals supermarkten, wegrestaurants en winkelcentra. Deze snelladers staan regelmatig op private of semipublieke locaties. Een bezoek aan bijvoorbeeld de supermarkt kan dan gecombineerd worden met het opladen van de auto. Dit kan een aantrekkelijke werking hebben op autoverkeer. Wat meer verkeersdrukte geeft op wegen richting zo'n bestemming.

De innovaties rondom snelladers gaan hard en de prognoses rondom het benodigde aantal snelladers zijn onzeker. Desondanks is het belangrijk om vanuit de gemeente wel met dit onderwerp aan de slag te gaan. Het aanleggen van een snellaadstation heeft namelijk een grootverbruik aansluiting op het energienet nodig. Hiervoor is een wachttijd bij de netbeheerder. Ook dient er vaak een grote technische ruimte geplaatst te worden.



Snellaadstation (bron: ANWB)

KEUZES SNELLADEN

KEUZE 8

We zetten beperkt in op snelladen in de openbare ruimte, bij voorkeur op plaatsen aan de rand van de stad, want:

- De focus in deze visie ligt op bewoners die in de openbare ruimte vooral gebruik maken van normale laadpalen;
- Binnen woonwijken kan snelladen ongewenst verkeer aantrekken;
- Snelladen kan juist gerealiseerd/gestimuleerd worden op semi-publieke locaties, zoals bij tankstations, winkelcentra of bedrijventerreinen;
- Snelladen langs de snelweg behoort niet tot de taken van de gemeente, maar tot die van Rijkswaterstaat.

3.4 LAADMEUBILAIR

Als laadpunten in bestaand straatmeubilair worden geïntegreerd, neemt de druk op de openbare ruimte af. Er hoeven dan minder objecten op straat te worden geplaatst. Objecten in het algemeen kunnen de doorgang belemmeren of afbreuk doen aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Verschillende combinaties van laadinfrastructuur en andere objecten worden op dit moment bij andere gemeenten uitgetest. Denk aan opladen via een lantaarnpaal, een brug, een perscontainer of in de straat middels een multifunctionele trottoirband.



Laden in trottoir door Rhainmetall (Autoweek, 2022)

Het combineren van laadinfrastructuur met bestaand straatmeubilair lijkt de meeste kans van slagen te hebben bij herinrichting van de openbare ruimte en bij nieuwbouwprojecten. Dan kan er rekening gehouden worden met de locaties van de aansluitingen en kan bijvoorbeeld de netaansluiting en connector voor de hele straat op één plek worden weggewerkt. Op het moment van schrijven zijn hier nog geen standaardoplossingen voor.



Accubank voor laadplein Haarlemmermeer (Biobound, 2021)

Ook zijn er organisatorische uitdagingen op bijvoorbeeld het gebied van energiecontracten. Krijgt een laadlantaarnpaal 1 of 2 netaansluitingen? Ook naar beheercontracten moet nog meer onderzoek worden gedaan. Bij laadpalen zijn de CPO's verantwoordelijk voor onderhoud, reparaties en meldingen. Maar wie beheert de laadlantaarnpaal als het beheer van de openbare verlichting bij een andere partij is belegd? Er zijn nog geen standaarden rondom de energie- en beheercontracten. Wij houden de ontwikkelingen op dit vlak actief in de gaten.



Laadlantaarn woonwijk Arnhem (De Gelderlander, 2021)

KEUZES COMBINEREN STRAATMEUBILAIR

KEUZE 9

We maken waar mogelijk gebruik van gangbare objecten in de openbare ruimte. Hiervoor moet nader onderzoek gedaan worden naar:

- Pilots van andere Nederlandse gemeenten;
- Technische (on)mogelijkheden;
- Energie- en beheercontracten.

Zie ook de handreiking "Anders laden" van het NKL.

4. INNOVATIE

Technische innovatie rondom laadtechnieken gaan ook over slim laden. Wanneer veel auto's tegelijk laden of op dezelfde plek laden (denk aan: laadpleinen en snelladers) heeft dit gevolgen voor de energiebalans op het elektriciteitsnet. Naast uitdagingen voor het net, biedt de laadvraag en accu-capaciteit van elektrische auto's ook kansen. Elektrische auto's kunnen namelijk laden op momenten dat er een overschot is aan duurzame energie of juist uitgesteld laden bij tekorten aan energie. De laadsessie van elektrische auto's wordt dan uitgesteld tot er een lage belasting op het net is.



Voordelen van slim laden (Bron: milieucentraal)

Laden op een bestemming waar men langer verblijft vergroot de mogelijkheden voor duurzaam laden. Elektrische auto's die langere tijd zijn aangesloten aan een laadpunt hebben een 'duurzaam laden potentie'. Hiermee wordt bedoeld dat de elektrische auto langere tijd is aangesloten, waardoor er meer flexibiliteit ontstaat voor het uitgesteld of vertraagd laden van het voertuig. Het maakt voor de EV-rijder niet uit of het voertuig om twee of om vier uur 's nachts volgeladen is. Daarom kan de start van de laadsessie probleemloos worden uitgesteld, zodat pieken in het laadnetwerk kunnen worden verspreid.

Bij een EV-rijder die binnen twee uur weer van het laadpunt vertrekt kan de laadsessie niet vertraagd worden. EV-rijders moeten daarom kunnen vertrouwen op een bepaalde laadsnelheid bij deze publieke voorziening. Dit kan als de CPO een ondergrens stelt aan het laadvermogen of elektrisch rijders zelf de keuze laat maken voor slim laden. Zo wordt voorkomen dat zij onverwacht hun reis moeten afbreken door onvoldoende acculading.

Een uiterste binnen het concept van slim laden is het gebruik van een elektrische auto als opslag voor elektriciteit. Naast het slim sturen van de laadstroom, biedt dit de mogelijkheid om elektriciteit terug te leveren aan het net. We spreken dan van bi-directioneel laden of Vehicle-to-Grid-laden (hierna: V2G-laden). Deze techniek kan in het bijzonder aantrekkelijk zijn voor het stimuleren van privaat laden. De auto werkt dan als accu voor het huis. Zowel slimladen als bi-directioneel laden zijn nu nog niet wijd beschikbaar. Omdat de innovaties in de markt van elektrisch laden snel gaan, is het van belang dat deze laadvisie en het bijbehorende beleid eens per twee jaar wordt geëvalueerd en aangescherpt.

KEUZES INNOVATIES

KEUZE 10

We houden de ontwikkelingen rondom slim laden in de gaten en implementeren waar mogelijk, omdat:

- Pieken in de laadbehoefte problemen geeft in het netwerk en de laadcapaciteit voor de auto in kwestie;
- Circa 30% van de wijken en bedrijven in Nederland op piekmomenten te weinig stroom voor het laden elektrische voertuigen heeft;
- Meer dan de helft van een piekbelasting door een beheerder terug kan worden gedrongen met 'slimme oplossingen'.

Zie ook de handreiking "Anders laden" van het NKL.

5. PLAATINGSSTRATEGIE

Om de laadvraag binnen onze gemeente bij te kunnen benen is het versnellen van de huidige plaatsingsprocessen nodig. Daarom wordt een plaatsingsstrategie gekozen. Een plaatsingsstrategie bepaalt wanneer er nieuwe laadpunten worden geplaatst. Voor de plaatsingsstrategie wordt vaak de 'Ladder van Plaatsen' toegepast. Deze ladder zet de hiërarchie uiteen voor de aanleiding die tot het plaatsen van een laadpaal leidt. In Oudewater kiezen we voor een actieve aanpak. Dit gaat van aanbodgestuurd, naar datagestuurd en ten slotte vraaggestuurd. Vooraf wordt er een strategisch plan opgesteld met een laadpuntkaart waarop laadpunten en -pleinen zijn aangegeven. Vervolgens worden deze punten, als er aanleiding toe is, uitgevoerd. Het dekkende laadnetwerk dat hierdoor ontstaat zal bewoners niet alleen faciliteren, maar ook stimuleren om over te stappen op een elektrische auto.



1. DATAGESTUURD

Wanneer er gedetailleerde en actuele laaddata beschikbaar is in een straat of buurt kan snel op de oplopende vraag ingespeeld worden. Zoveel mogelijk geautomatiseerde analyses identificeren waar het laadnetwerk uitgebreid zou moeten worden. Zo wordt geplaatst naar reële vraag én met minder moeite voor inwoners of de gemeente. **Voorwaardelijk is een lokaal dekkend netwerk van laadpunten dat de benodigde informatie kan leveren, dit is op veel plekken nog niet het geval.**

2. AANBODGESTUURD

Op sommige plekken ontbreekt het aan informatie over de laadbehoefte. Toch kan de gemeente om verschillende redenen een publieke laadoplossing willen aanbieden. Zo kunnen zij inschatten dat er bepaalde laadbehoefte is, of de gemeente wil met de laadpaal elektrisch rijden zichtbaar maken.

3. VRAAGGESTUURD

Inwoners of bedrijven melden zich in het aanvraagportaal van de CPO. Wanneer een verzoek aan de toetsingscriteria voldoet wordt het laadnetwerk uitgebreid. **Wanneer er voldoende plaatsingscapaciteit is bij de betrokkenen wordt voorrang gegeven aan het voorbereiden en realiseren van laadlocaties met deze aanleiding.**

Onze ladder van plaatsen geeft aan in welke mate we inzetten op welke strategie. We zetten allereerst in op een datagestuurde uitrol, daarnaast gaan we aanbodgestuurd/strategisch te werk, ten slotte geven we bewoners nog steeds de kans om zelf een aanvraag te doen.

Onderstaande tabel geeft duidelijk aan wat de voor- en nadelen zijn van het vraag-, data- en aanbodgestuurd plaatsen.

AFHANDELING PER INDIVIDUELE AANVRAAG	PLANKAARTEN EN VOORKEURSLOCATIES
- Locatievoorstel gebaseerd op de actuele situatie - Inspraak door inwoners die er op dat moment wonen	- Efficiëntie door werkzaamheden te koppelen - Versnelling van het plaatsingsproces - Werklast op één moment, hierdoor makkelijker uit te besteden - Grip op ontwikkeling - Inzichtelijk voor bewoners en bedrijven
Werklast verdeeld in de tijd, waardoor minder efficiënt in te delen.	Werklast gebundeld bij opstellen plankaart, inspraakprocedure en meervoudig verkeersbesluit
- Meestal langere doorlooptijd - Geen sturing op transformatie, en daarmee een langzamere verandering van gebruik	Aanvragen wijken af van de plankaart, waardoor suboptimale locaties worden gerealiseerd. Dit kan leiden tot weerstand wanneer laadplekken onvoldoende worden gebruikt

5.1 GEBRUIK VAN DE LAADPUNTKAART

Op de laadpuntkaart staan voorkeurslocaties binnen een gemeente. Zodra er een aanleiding is om het laadnetwerk uit te breiden wordt de dichtstbijzijnde voorkeurslocatie gerealiseerd. Als de locaties in een gemeente al bepaald zijn en de bijbehorende verkeersbesluiten en graafvergunningen zijn opgesteld kan zonder vertraging tot plaatsing over worden gegaan.

1. INSCHATTING VAN DE BEHOEFTE

We hebben een proactieve aanpak en gaan aan de hand van voorkeurslocaties op de laadpuntkaart aan de slag. De kaart van de stad wordt hierbij in een hexagonaal grid opgedeeld, waarbij iedere hexagoon een doorsnede van 200m heeft. Op basis van diverse databronnen en sociaaleconomische gegevens wordt de laadbehoefte per hexagoon bepaald. Hierbij zijn onder andere voorspellende algoritmes uit het Sparkcitymodel¹¹ gebruikt. Aan de hand hiervan wordt de laadpuntkaart opgesteld, met voorkeurslocaties. Laadpuntkaarten gaan op dit moment met name nog over voorkeurslocaties voor publieke laadpalen. In de toekomst kunnen hier de locaties van laadpleinen en snelladers aan toe worden gevoegd.

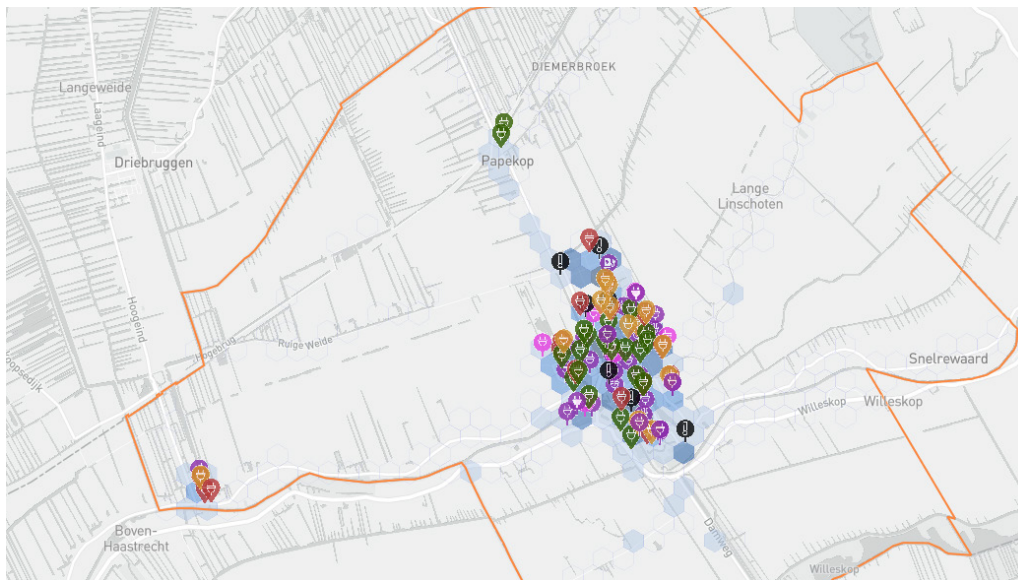
2. FACILITEREN PARTICIPATIE EN INSpraak

Doordat wij werken met laadpuntkaarten is participatie met inwoners vooraf beter te organiseren. Dit komt doordat inwoners en belanghebbenden weten waar de gemeente laadpalen wil realiseren. Dit helpt om voorbereid te zijn op een toekomst met een steeds grotere laadbehoefte en geeft (potentiële) EV-rijders vertrouwen dat er actief beleid is.

Wanneer een proactieve aanpak wordt gehanteerd moet wel enige flexibiliteit blijven bestaan. Onze inwoners en ondernemers willen de laadpaal misschien net op een andere plek, de inrichting van de openbare ruimte wijzigt en/of de plaatsingsstrategie is gewijzigd. Als het verkeersbesluit eenmaal definitief is kan er geen bezwaar meer worden gemaakt. Ook niet door nieuwe bewoners.

3. AANPASSEN ELEKTRICITEITSNET

Ook geeft onze laadpuntkaart de lokale netbeheerder inzicht in de benodigde infrastructuur voor de elektrische aansluitingen. Op die manier kan de netbeheerder tijdig inventariseren wat nodig is om het realiseren van de elektriciteitsinfrastructuur te borgen.



Impressie Laadpuntkaart Oudewater

¹¹ Zie www.sparkcity.org

5.2 VOLGORDE VAN PLAATSING

In de laadpuntkaart zijn de strategische locaties voor nieuwe laadpunten vastgelegd na participatie en besluitvorming. Om tot een betrouwbaar en dekkend netwerk te komen worden ze gerealiseerd daar waar nodig. Dit blijkt uit de prognoses (datagericht) of door aanvragen van bewoners (vraaggericht). Welk van deze punten het best gerealiseerd kunnen worden, wordt duidelijk aan de hand van onderstaande regels. We hanteren de volgende volgorde van plaatsing:

1. Voor alle bewoners en ondernemers wordt binnen 300 meter loopafstand een laadpaal ter beschikking gesteld. Er wordt een laadpaal met 2 aansluitpunten geplaatst, maar bij aanvang wordt slechts 1 parkeervak 'afgekruist' voor elektrisch laden. In theorie kan ook op het niet afgekruiste vak geladen worden;
2. Als er per maand meer dan 700 kWh voor beide punten bij een laadpaal wordt afgenomen, wordt ook het 2e parkeervak afgekruist.
3. Als er per maand meer dan 1000 kWh voor beide punten bij een laadpaal wordt afgenomen, wordt er een extra laadpaal geplaatst:
 - in hetzelfde of een aansluitend gebied;
 - binnen de maximale loopafstand van 300 meter.

Indien een bewoner of ondernemer een aanvraag voor een laadpaal doet, toetsen wij eerst of de kWh grens van 1000 kWh is behaald. Als dat het geval is gaan wij in op het verzoek. Er wordt dan op 300 meter loopafstand van de aanvrager een nieuwe laadpaal geplaatst.



Volgorde van plaatsing

Het realiseren van laadpleinen loopt parallel aan het uitrollen van een dekkend laadnetwerk van losse laadpalen. Hoe eerder we de handen kunnen leggen op belangrijke clusterpunten, hoe beter. We zoeken strategische locaties voor laadpleinen op economische en ruimtelijke interessante plekken. We rusten deze pleinen uit met de voorbereidende infrastructuur van een toekomst-bestendig laadplein. Het neerzetten van laadpalen en het afkruisen van vakken gebeurt vervolgens stapsgewijs:

1. Op een toekomstig laadplein wordt minstens 1 laadpaal met 2 aansluitpunten geplaatst, maar bij aanvang wordt slechts één parkeervak 'afgekruist' voor elektrisch laden. In theorie kan ook op het niet afgekruiste vak geladen worden;
2. Als er per maand meer dan 700 kWh voor beide punten bij een laadpaal wordt afgenomen, wordt ook het 2e parkeervak afgekruist;
3. Als er per maand meer dan 1000 kWh voor beide punten bij een laadpaal wordt afgenomen, wordt er een extra laadpaal op hetzelfde plein geplaatst.

Deze grenswaarden aan kWh-afname volgen uit een benchmark. Uit interviews met verschillende gemeenten blijken is gebleken dat deze vorm van grensbepaling accuraat en praktisch is.

KEUZES PLAATSINGSSTRATEGIE

KEUZE 11

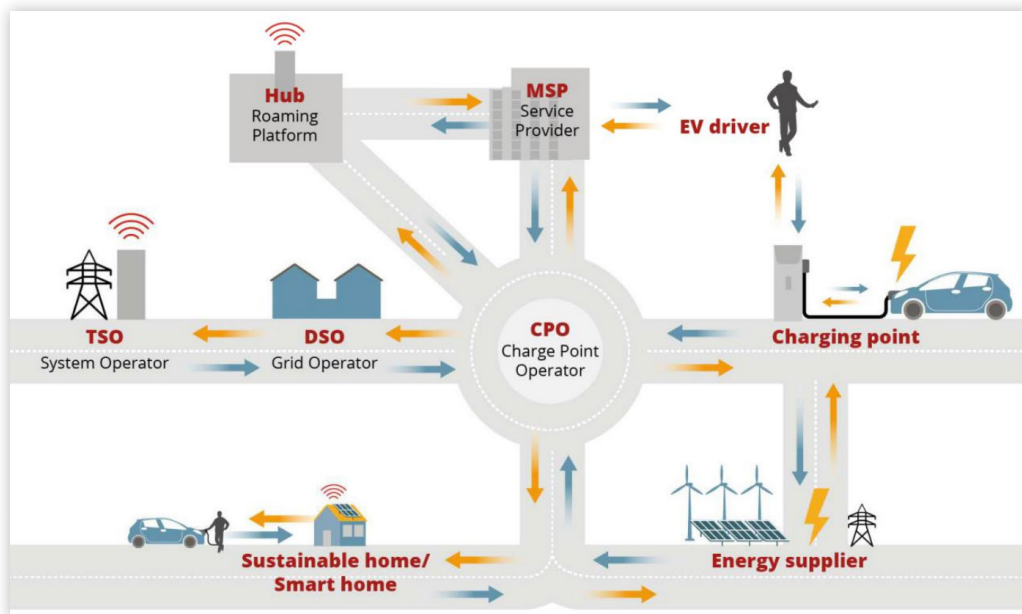
Plaatsingsstrategie is afhankelijk van het soort wijk en de mensen die er leven, zie de laadkaart.

KEUZE 12

De plaatsing van laadpunten gebeurt:

- steeds meer datagestuurd en aanbodgestuurd;
- Volgens de volgende regels:
 - Eerst wordt slechts één vak exclusief afgekruid voor elektrisch laden;
 - Bij een gebruik van 700 kWh per maand wordt het 2e vak afgekruid;
 - Bij een gebruik van 1.000 kWh per maand wordt er een nieuw oplaadpunt in de hexagoon of een aangrenzend gebied geplaatst.
- Laadpalen op aanvraag worden eerst getoetst op het kWh gebruik. Bij 1.000 kWh per maand wordt er op 300 meter lopen van de aanvrager een nieuwe paal geplaatst;
- Laadpleinen worden strategisch over de stad uitgerold. Bij meer kWh worden steeds meer vakken op het plein exclusief voor laden gereserveerd.

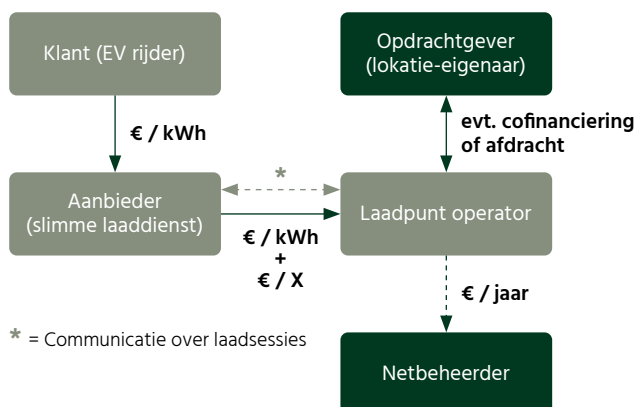
6. UITVOERINGSMODEL



De spelers in de laadmarkt (Bron: RVO, 2019)

In 2023 zijn de kosten voor laden naast elkaar gezet. Deze verschillen van gemiddeld 0,30 cent per kWh in Gelderland-Overijssel tot 0,73 cent in Utrecht. In Oudewater lijkt de prijs tussen de 0,40 en 0,50 cent te liggen. Dit verschil ontstaat, omdat gemeenten in verschillende mate de regie hebben gevoerd op hun aanbestedingen. In het verleden kregen de laadpaalaanbieders en energieleveranciers namelijk veel vrijheid in deze nieuwe markt.

Leveranciers van zowel hardware als software voor laadinfrastructuur werken met een uniform communicatieprotocol (hierna: OCPP). Dat betekent in de praktijk dat verschillende CPO's en eMSP's gecombineerd kunnen worden. De EV-rijder merkt hier weinig van, maar het heeft wel effect op de kosten. Een eMSP bepaalt zelf de voorwaarden en prijs voor de diensten die zij levert. Deze kosten komen bovenop de afnameprijs van stroom van de CPO. Hierdoor ontstaat een niet-transparante situatie. Want wat een klant per kilowattuur afrekent, kan verschillen per laadpas.



Figuur 8: Businesscase laadinfrastructuur

De gemeente kan invloed op de prijs uitoefenen, door:

- Binnen een gekozen uitvoeringsmodel eisen te stellen aan de marges van CPO's en eMSP's;
- Zelf de exploitatie van de laadpalen te organiseren;
- Zelf binnen de gemeente een eMSP te organiseren, waarbij baten voor de gemeente gecombineerd worden met een lage prijs voor de bewoners.

Bij de aanbestedingseisen binnen een uitvoeringsmodel kunnen makkelijk wensen worden meegenomen vanuit de gemeente. Ook bijvoorbeeld op het verplicht gebruiken van groene stroom. In de praktijk worden de volgende uitvoeringsmodellen gebruikt:

Eigen Concessiemodel

Een of meerdere CPO's krijgen het exclusieve plaatsingsrecht voor publieke laadpunten. Een gemeente stelt voorwaarden in de concessieovereenkomst. De CPO ontvangt de inkomsten en draagt het risico. Gemeentes stellen hun eigen eisen aan prijs, spreiding, uitvoeringstempo en flexibiliteit.

Aansluiten op een Regionaal Concessiemodel

Een of meerdere CPO's krijgen het exclusieve plaatsingsrecht voor publieke laadpunten. We sluiten aan bij een concessie van [regio]. Men kiest voor deze samenwerking, omdat er relatief weinig capaciteit voor nodig is. Het beperkt gemeentes in het stellen van eisen aan de CPO's.

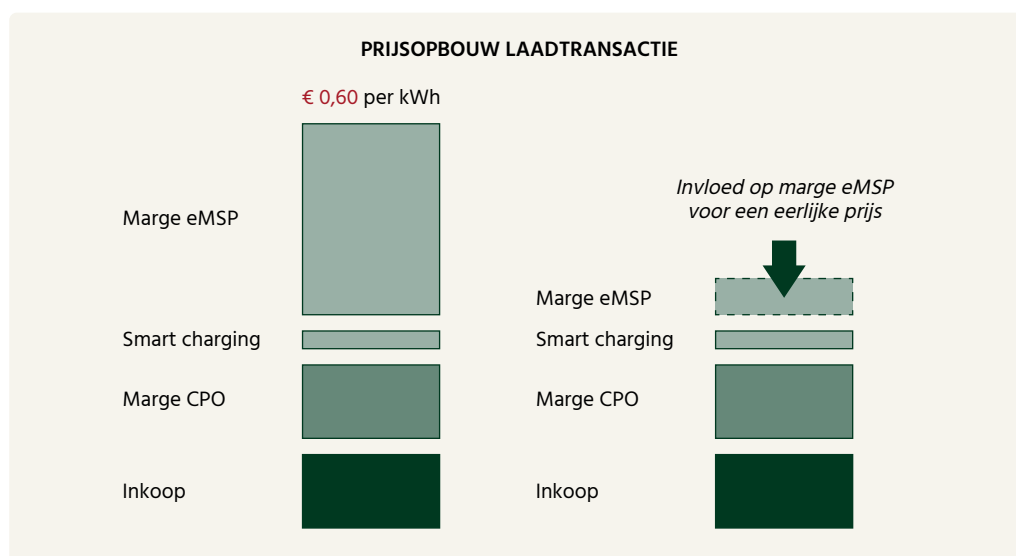
Openmarktmodel

Meerdere CPO's kunnen aanvragen doen om laadpunten te plaatsen en te exploiteren. Dit biedt marktpartijen de mogelijkheid om op kleinere schaal uit te rollen. Gemeenten stellen eigen eisen aan prijs, spreiding, uitvoeringstempo en flexibiliteit.

Opdrachtenmodel

Een gemeente neemt zelf de exploitatie op zich en koopt éénmalig of periodiek via een opdracht de levering, plaatsing en het beheer in. Ze dragen dan weliswaar de investeringskosten, maar ze ontvangen ook de baten. Deze gemeenten stellen hun eigen eisen aan prijs, spreiding, uitvoeringstempo en flexibiliteit.

Voor een gemeente als Oudewater is het een interessante gedachte om net als in het parkeerbeleid, zelf de infrastructuur voor EV-laden op parkeerlocaties te plaatsen en te exploiteren. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de dienstverlening van gespecialiseerde providers. Hierdoor krijgt de gemeente grip op prijs en voorwaarden van het EV-laden. Eventueel kunnen zelfs baten terugvloeien naar de gemeente voor een positieve exploitatie. Maar bovenal om een eerlijke en transparante prijs aan bewoners en bezoekers aan te kunnen bieden.



Figuur 9: Prijsopbouw laadtransacties met en zonder invloed op de marge van de eMSP

Bovenstaande wensen kunnen wellicht bij een reeds georganiseerde concessie zoals de MRA-e gevonden worden. Mits deze concessie aansluit op onze visie. Een ander alternatief is om zelf een concessie te organiseren, al dan niet in samenwerking met andere gemeenten of particuliere partijen. Na het vaststellen van deze visie zal nader onderzoek naar het gewenste uitvoeringsmodel worden opgepakt.

De huidige concessie met de MRA-e loopt eind 2025 af. Vanwege de lange looptijd van contracten in de laadbranche, is het belangrijk om een onderzoek naar de mogelijkheden rondom dit thema dit jaar op te pakken.

KEUZES UITVOERINGSMODEL

KEUZE 13

Wij bieden de bewoners in een toekomstige uitvoeringsmodel een eerlijke prijs, door eisen te stellen aan de marges van de CPO en eMSP

KEUZE 14

Eventuele baten vloeien terug naar de gemeente als dekking van de gemaakte kosten voor de laadinfrastructuur. Een exploitatieneutraalresultaat is hierbij het doel. Op de lange termijn zullen deze baten worden opgevangen in een duurzaam mobiliteitsfonds.

7. GEMEENTELIJKE PROCESSEN

Wij kiezen ervoor om als gemeente elektrisch laden in de openbare ruimte versneld te faciliteren en EV-rijden te stimuleren. Zo wordt het voor nog meer bewoners aantrekkelijk om over te stappen op een elektrische auto. Op deze manier dragen we bij aan een gezonde en leefbare stad. Door deze transitie een stevige plek in het gemeentelijke systeem te geven, kunnen we de doelen rondom het plaatsen van laadpalen waarborgen.

7.1 GEMEENTELIJKE ORGANISATIE

Het bestuurlijk opdrachtgeverschap voor de realisatie van publieke laadinfrastructuur ligt in beginsel bij het college van burgemeester en wethouders. Op ambtelijk niveau wordt de uitvoering verzorgd voor de uitrol van openbare laadinfrastructuur. Gezien de omvang en de aard van de opgave is het zaak om opnieuw te kijken hoe deze opgave georganiseerd wordt binnen de gemeentelijke organisatie.

De opschaling van laadinfrastructuur vraagt enerzijds om een structurele inbedding voor het realiseren van laadpunten, anderzijds is een projectteam nodig die de vervolgonderzoeken en participatie oppakt. Ook is het belangrijk dat het onderwerp structureel aandacht krijgt bij meerdere gemeentelijke afdelingen. Dit betreft thema's als verkeer, parkeren, duurzaamheid, ruimtelijke ordening, gebiedsontwikkeling, energietransitie en economische zaken.

De gemeenten Woerden en Oudewater delen één ambtelijk apparaat. Uitgangspunt in deze visie is het gelijktrekken van ambtelijke processen rondom laadpalen. Op deze manier kan er efficiënter gewerkt worden. Dit zou bijvoorbeeld kunnen bij het kiezen van een uitvoeringsmodel.

KEUZES GEMEENTELIJK PROCES

KEUZE 15

We zetten in op een gelijk proces voor het plaatsen van laadpalen in Woerden en Oudewater.

7.2 SAMENWERKING EN AFSTEMMING

Om de doelen uit onze laadvisie te behalen werken we samen met verschillende partners, waaronder de MRA-e. 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 publieke ruimte. Daarnaast zijn de bewoners, ondernemers, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen belangrijke sparringpartners.

7.3 PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE

Wij vinden het belangrijk om onze plannen af te stemmen met bewoners, ondernemers en andere stakeholders. Dit kan op verschillende manieren. Wij kiezen ervoor om bewoners en ondernemers mee te nemen in onze plannen en hun een adviserende rol te geven. Dit betekent dat we inwoners vragen om te reageren op de voorgenomen locaties voor laadpunten en om suggesties aan te dragen. Wij houden daarentegen wel de mogelijkheid om af te wijken.

Met deze lokale kennis bepalen we de definitieve locaties van de laadpalen. Deze locaties worden vastgelegd in de laadpuntkaart. Participatie vindt aan de voorkant van het proces plaats, waardoor een verzamelbesluit kan worden genomen. Dat is efficiënt, maar ook noodzakelijk, want daarna kan pas onze datagestuurde en strategische aanpak uitgerold worden. Graag willen we bij zowel

EV-rijders als niet EV-rijders in de buurt informatie ophalen over de geplande locaties. We vinden het belangrijk dat de laadkaarten voor iedereen beschikbaar is. Dit kan door het inzetten van een participatietool.

KEUZES PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE

KEUZE 16

We organiseren één overkoepelend participatieproces waarbij bewoners en ondernemers o.a. via een online tool hun reactie kunnen geven op de voorgestelde laadlocaties.

KEUZE 17

We richten een webpagina in met handreikingen over laadinfrastructuur die voor iedereen vindbaar, begrijpelijk en toegankelijk zijn.



Laden bij stadskantoor Oudewater

7.4 FINANCIËN

Voor de uitvoering van de vraag en datagestuurde aanpak is budget nodig. Allereerst voor de plaatsingskosten. Daarnaast vraagt de uitrol van laadinfrastructuur en de uitvoering van deze laadvisie ook ambtelijke capaciteit. Een versnelling van de uitrol van laadinfrastructuur is nog niet in het structurele werkpakket terug te vinden. Er is dus extra mankracht voor nodig.

STRUCTURELE CAPACITEIT

Op dit moment heeft Oudewater een lopende concessie met de MRA-e. De CPO plaatst hierin de laadpaal. De gemeente zorgt voor het verkeersbesluit, de APV-vergunning, de afkruising van het vak en de plaatsing van het verkeersbord. Deze overeenkomst loopt na 2025 af, waarna er een nieuwe keuze in voorwaarden en samenwerkingspartners moet komen. Op basis van de huidige markt wordt verwacht dat de plaatsingskosten van laadinfrastructuur bij de CPO ondergebracht worden. Laadinfrastructuur kan dan worden uitgevoerd zonder financiële bijdrage van de gemeente. Wel vraagt de (toenemende) behoefte aan laadpalen meer ambtelijke capaciteit. Iedere aanvraag

moet worden gecoördineerd en getoetst. Op termijn kan worden bekeken of (een deel van) deze kosten gedekt kunnen worden uit baten vanuit laadtransacties. Baten vanuit de laadtransacties kunnen namelijk in een duurzaam mobiliteitsfonds van de gemeente Oudewater worden ondergebracht.

Voor reguliere laadpalen die we op aanvraag plaatsen, wordt uitgegaan van een ambtelijke capaciteitsbijdrage van 13 uur per week. 5 uur voor een beleidsadviseur Verkeer en 8 uur voor een procesondersteuner. Deze capaciteit is bestemd voor onder meer het controleren van de locatie en het proces van afstemming en plaatsing.

Ervan uitgaande dat we de eerste jaren de kosten voor het inrichten van een laadvak bij onszelf houden, wordt er ook een bedrag gereserveerd voor de bijbehorende werkzaamheden. Voor het afkruisen van een vak en het plaatsen van een bord gaan we uit van € 1500,- per laadpunt. Wanneer er voor een nieuwe concessie is gekozen zullen deze kosten waarschijnlijk wegvallen. In hoofdstuk 8 wordt een uitgebreider kostenplaatje besproken.

CAPACITEIT VOOR BEPAALDE TIJD

Wij kiezen voor een actieve aanpak, waarbij op basis van data en een overkoepelende strategie laadpalen zullen worden geplaatst. Na de vaststelling van deze visie kan de strategie verder worden uitgewerkt. Zo willen we bijvoorbeeld graag weten waar we het best laadpleinen kunnen maken en moet er onderzoek gedaan worden naar een nieuwe concessie. Hiervoor is er, voornamelijk tijdens de eerste periode, inzet nodig van een projectteam. De raming met benodigde werkzaamheden en onderzoeken is in het hoofdstuk hierna weergegeven.

Voor de uitvoeringsplannen stellen wij een nieuwe projectleider aan, in combinatie met in ieder geval een omgevingsmanager, contractmanager/inkoopadviseur en communicatieadviseur. Zij zullen geadviseerd worden door een beleidsadviseur van Verkeer en de coördinator kabels en leidingen. Voor de uitvoer van bijvoorbeeld laadpleinen hebben we aanvullend een technisch manager nodig. De inschatting is dat de inzet van dit projectteam gedurende 8 jaar benodigd is.

Een gebrek aan capaciteit vormt een groot risico binnen het uitvoeringsproces. Als deze capaciteit niet op tijd geworven is komen de vervolgonderzoeken en uitvoeringswerkzaamheden waarschijnlijk niet van de grond. Dit is ook van invloed op bijvoorbeeld de keuzevrijheid in het uitvoeringsmodel.

7.5 MONITORING

Monitoring levert waardevolle inzichten op over onder meer de groei van elektrisch vervoer in onze gemeente, het gebruik van specifieke laadpunten en de belasting van het energienetwerk. Wij vinden het als gemeente belangrijk om bewust te zijn van de gebruiksdata van de laadpunten in de publieke ruimte, dit doen we met behulp van data die de CPO's verstrekken. Op deze manier kunnen we de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk volgen en waar nodig/wenselijk bijsturen.

7.6 PLANNING EN EVALUATIE

De vooruitblik van deze visie is 8 jaar. De laadmarkt en technologie ontwikkelen zich op rap tempo. Daarom zal het beleid en de prognoses ieder jaar worden geëvalueerd. Deze herijking is allereerst intern, waarbij de focus op het bijsturen van de laadprognose ligt. Ook monitoren wij pilots in andere gemeenten over onderwerpen als laadpaalkleven en VPA's. Als deze succesvol blijken kan worden besloten deze ook in onze gemeente te starten. Als er grote afwijkingen ten opzichte van het huidige beleid worden vastgesteld, zal dit via de reguliere kanalen aan de raad kenbaar gemaakt worden.

8. VERVOLGSTAPPEN

Om zo snel mogelijk een dekkende en betrouwbare laadinfrastructuur aan onze bewoners te kunnen aanbieden gaan we direct van start. In het hoofdstuk 'Plaatsingsstrategie' hebben wij gekozen voor een aanpak in 3 fases; vraaggestuurd, datagestuurd en strategischgestuurd. We zetten op het begin het vraaggestuurd plaatsen van laadpalen voort. Hierbij zijn de nieuwe beleidsregels van kracht. Parallel krijgt het datagestuurd en strategisch plaatsen meer vorm en neemt dit het vraaggestuurd plaatsen langzaam over. Ook wordt deel 2 van de laadvisie opgesteld voor alle doelgroepen die niet in deze visie zijn opgenomen. Denk hierbij aan deelmobiliteit, logistieke voertuigen en het OV. Het programma laadinfrastructuur ziet er als volgt uit:

Vraaggestuurd plaatsen en onderhouden laadplekken

- 1.1 Afhandelen aanvragen meldingen en adviesvragen over laadpalen
- 1.2 Investeren in laadplekken

Datagestuurde aanpak

- 2.1 Opstellen en laten vaststellen van nieuwe beleidsregels
- 2.2 Opstellen laadpuntkaart
- 2.3 Opstellen uitvoeren en verwerken participatiestrategie

Strategische aanpak

- 3.1 Onderzoek naar typologieën wijken
- 3.2 Uitbreiding POET-lijst
- 3.3 Vaststellen en realiseren kansrijke locaties laadpleinen
- 3.4 Onderzoek naar laadmeubilair
- 3.5 Laten vastleggen normen laadinfrastructuur in aanpalend beleid

Stimuleren privaat en semi-publiek laden

- 4.1 Inrichten Gemeentelijke webpagina met handreikingen en hulpmiddelen
- 4.2 Onderzoeken en benaderen grondeigenaren van kansrijke locaties voor semipubliekladen

Concessie opstellen en aanbesteden

- 5.1 Onderzoeken uitvoeringsmodellen en samenwerkingsverbanden
- 5.2 Opstellen kostenbatenanalyse van verschillende uitvoeringsmodellen
- 5.3 Opstellen en uitvoeren aanbesteding

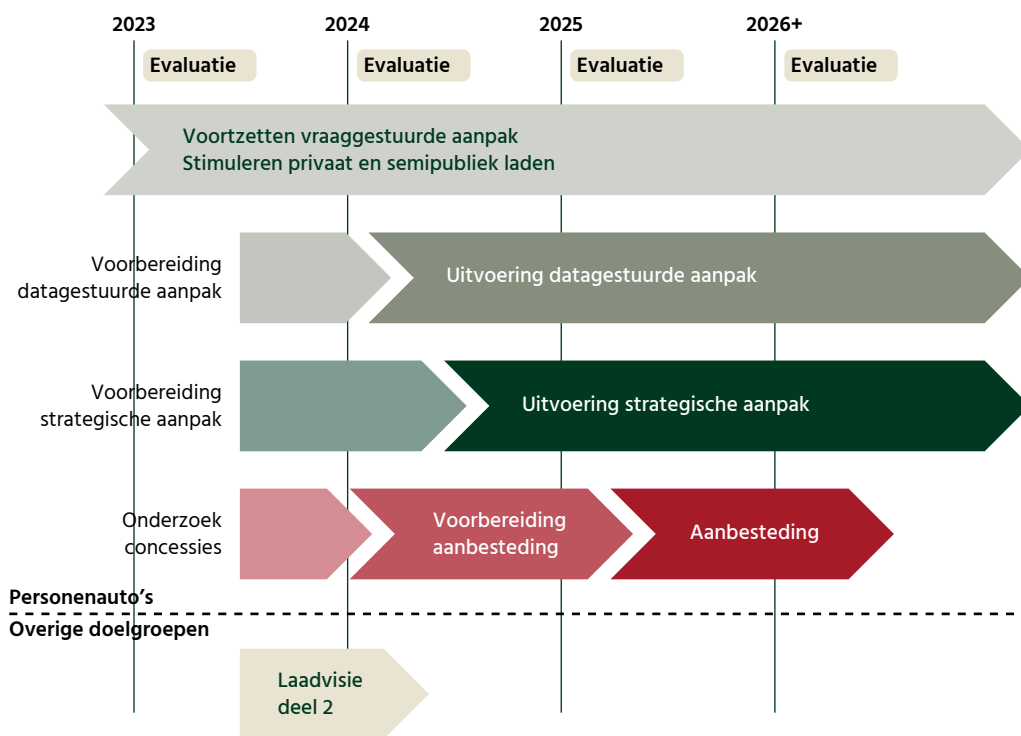
Monitoring en evaluatie

- 6.1 Monitoren pilots omtrent laden en uitzoeken haalbaarheid
- 6.2 Evalueren en herijken laadprognose (eerste kwartaal van het jaar)

Laadvisie deel 2

- 7.1 Opstellen laadvisie deel 2

Strategisch en datagestuurd werken gaat niet vanzelf. Eerst vinden er voorbereidingen plaats. Deze vormen een programma dat na het vaststellen van de visie kan worden opgepakt. Hierdoor ontstaat een spreiding van de kosten tussen nu en 2030.



Figuur 10: Planning en fasering uitvoering visie

Tot en met 2025 zijn we op de goede weg. In de gemeente Oudewater dienen dan 65 laadpunten te zijn. Op dit moment zijn er 40 laadpunten in de gemeente te vinden. De vraaggestuurde aanpak wordt allereerst structureel voortgezet, met gebruik van de nieuwe beleidsregels. Daarnaast ligt de focus tot en met 2025 op de voorbereidingen van de versnellingsopgave. Halverwege 2024 kan er op een datagerichte en strategische wijze gewerkt worden aan het verdichten van het netwerk. Hiervoor is zowel structurele als eenmalige inzet nodig.

DEKKING

Het inpassen van laadinfrastructuur in de openbare ruimte is een onderwerp dat voorheen reactief werd opgepakt. Met het vaststellen van deze visie wordt deze aanpak ingeruild voor een datagestuurde en strategische manier van werken. Het is de taak en het doel van de gemeente om een dekkend netwerk aan te bieden aan de bewoners van de gemeente Oudewater. Hiervoor dienen zowel structurele als eenmalige budgetten beschikbaar te komen. Voor deze uitwerking is voldoende budget essentieel om voldoende capaciteit in te kunnen zetten voor het uitwerken van de laadvisie.

Na het vaststellen van de visie dienen direct vervolgstappen gemaakt te worden. Daarom worden er met deze visie enkele eenmalige kredieten aangevraagd om nog in 2023 in te kunnen zetten. De incidentele en structurele budgetten voor 2024 en later worden in de Kadernota 2024 opgenomen. Er wordt in de begroting vanuit gegaan dat onderzoek en voorbereiding gelijktijdig met de Gemeente Woerden verlopen. Zo kunnen de kosten verdeeld worden.

EENMALIGE KOSTEN

Het realiseren van laadinfrastructuur gebeurt tot en met 2025 middels de lopende concessie van de MRA-e. Hierbij betaalt de gemeente het plaatsen van een kruis, bebording en toezicht op de locatiekeuze en uitvoering. De laadpaal wordt door de concessiehouder betaald, geplaatst en beheerd. Tegelijkertijd met het vraaggestuurd doorwerken wordt gestart met de voorbereidingen voor het datagerichte en strategisch uitrollen van laadinfrastructuur. Hierbij hoort ook het kiezen en opzetten van een nieuw uitvoeringsmodel. Vanaf 2026 zal er volgens dit nieuwe uitvoeringsmodel met de daarbij behorende financiële afspraken laadinfrastructuur geplaatst worden.

STRUCTURELE KOSTEN

Naast eenmalige kosten zal er ook structurele inzet nodig zijn. De aankomende jaren is er een structurele medewerker nodig die laadpaalaanvragen, adviesvragen en klachten oppakt. De EV-markt ontwikkeld zich in rap tempo en de innovaties gaan hard. Er wordt daarom ieder jaar geëvalueerd of de laadprognoses nog kloppen en er nieuwe technieken worden ingezet. Ook gaan we op structurele basis laadinfra uitrollen binnen onze gemeente. Tenslotte zet de gemeente op ieder jaar weer actief in op het stimuleren van laden op private en semipublieke grond.

BATEN

De wens is dat er vanaf 2026 structurele baten zullen terugvloeien naar de gemeente. Met deze baten kan er in de toekomst een gesloten exploitatiemodel worden opgezet, waarbij inkomsten worden geïnvesteerd in het uitbreiden en onderhouden van het laadnetwerk. Dit model wordt in de volgende fase verder uitgewerkt. Een eerste doorrekening leert dat de baten kunnen oplopen van ca. € 100.000 in 2026 naar € 200.000 in 2030.



COLOFON

Maart 2023

Opdrachtgever: gemeente Oudewater

Samenstelling

en redactie: team Realisatie & Beheer

Vormgeving: Studio Q