

Documentnummer : 21.0007246


Agendapunt nr. : 2021-WV-058/13
Raadsvergadering d.d. : 13 december 2021

Vaals, 26 oktober 2021

Aan de Raad der gemeente Vaals

Onderwerp

Visie en strategie Laadinfrastructuur

Voorstel

In te stemmen met de visie, het beleid en de uitgangspunten van de Laadinfrastructuur

Inleiding

De transitie naar elektrisch vervoer is een belangrijk middel om de klimaatdoelen te halen. Die transitie kan alleen slagen als er voldoende mogelijkheden zijn om elektrisch te laden. Daarom is als bijlage van het Klimaatakkoord de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. In de NAL staan afspraken om te zorgen voor een dekkend laadnetwerk. Dit is een complexe opgave, waar gemeenten een cruciale rol in spelen. Elke gemeente moet visie en beleid opstellen rond laadinfrastructuur. De gemeenten krijgen daarbij ondersteuning vanuit een van de zes NAL-Samenwerkingsregio's die zijn opgericht. Onze gemeente valt onder samenwerkingsregio RAL-Zuid.

Het voorliggende document kan beschouwd worden als een startnotitie waarin de belangrijkste principes en uitgangspunten die onder visie en beleid liggen geformuleerd worden. Tevens bevat het document een eerste set van criteria waarop de laadinfrastructuur in de jaren 2022 en 2023 verder uitgebouwd zal worden.

Er is bewust gekozen voor de termijn 2022-2023. De visie en strategie laadinfrastructuur volgt hetzelfde stramien als de Regionale Energie Strategie (RES), waarbij elke 2 jaar een actualisatie plaats vindt. In de jaren 2022 en 2023 willen we onze visie, beleid en criteria ervaringsgewijs uitbouwen en toespitsen op de specifieke Vaalser situatie.

Doel/meetbaar effect

Het doel van deze integrale laadvisie is om een strategie te bepalen waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen wordt gerealiseerd. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen en de CO₂-uitstoot te verminderen.

We willen met deze laadvisie in de toenemende laadvraag kunnen voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer. Met de laadvisie nemen we regie op het plaatsen en opschalen van de laadoplossingen die nodig zijn. Op die manier zorgen we voor een goede inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet en willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

Context

In eerste instantie denken we bij laadinfrastructuur vooral aan laadpunten voor elektrisch personenvervoer. Het laadnetwerk bestaat echter uit meer dan alleen reguliere publieke laadpunten. De NAL vraagt om een integrale visie op laadinfrastructuur die alle vormen van laden omvat: in publieke en private ruimte, met verschillende laadvermogens en voor alle gebruikersgroepen van elektrische voertuigen, inclusief openbaar vervoer en commercieel transport. Beleid rond laadinfrastructuur staat niet op zichzelf. De laadvisie biedt input voor de Regionale Energie Strategie (RES), de Regionale Mobiliteitsvisie, de omgevingsvisie en omgevingsplan.

De ambitie van de gemeente Vaals is om te zorgen voor een betrouwbaar, veilig, betaalbaar en dekkend netwerk van laadinfrastructuur. Hiervoor zullen ook laadpunten in de publieke ruimte nodig zijn, onder meer voor EV-rijders zonder eigen oprit en bezoekers. Tevens willen we meebewegen met de behoefte en groei van de verschillende gebruikersgroepen, zonder daarin een voorloperrol te vervullen.

Het aandeel elektrische personenvoertuigen bedraagt momenteel 3,4%. Prognoses laten zien dat in 2035 dat aandeel 44,5% zal zijn (4.058.800 voertuigen) en in 2050 98,6% (9.112.800 voertuigen). Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto's emissieloos, voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Ook zal de opkomst van de tweedehands markt zich doen gelden. Het eerste zichtpunt voor Vaals is het jaar 2025. Volgens de prognoses zullen dan circa 300 elektrische personenvoertuigen in Vaals zijn. Er ontstaat dan een behoefte aan circa 40 publieke laadpalen en 125 thuislaadpunten.

Techniek

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

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

Laadpunten kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren:

1. Regulier laden: laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren. Reguliere laadpunten kunnen individueel worden geplaatst, of geclusterd worden op een laadplein.
2. Snelladen: laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in kortere tijd kunnen opladen. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling. We onderscheiden drie subcategorieën:
 - a. Kortparkeerladen of semi-snelladen
Laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW, deze worden steeds meer geplaatst bij onder andere supermarkten, hotels en vergaderlocaties.

b. Ultrasnelladen voor personenvervoer

Laadpunt met een vermogen tussen 125 en 350 kW. Het grootste deel van de huidige beschikbare elektrische voertuigen is technisch geschikt om te laden met een snelheid van maximaal 50 kW. De nieuwere modellen en modellen in het hogere segment zijn geschikt voor de hogere vermogens. De laadvermogens tussen 125 kW en 350 kW worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij pompstations en wegrerestaurants.

c. Ultrasnelladen voor openbaar vervoer en logistiek

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

Onze visie

1. Eerste prioriteit ligt bij de laadinfrastructuur voor het individueel elektrisch vervoer.

De overstap naar elektrisch rijden verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenvervoer is de overstap al volop gaande en hebben we redelijk zicht op wat er nodig is. Voor 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, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op elk moment een passende laadinfrastructuur hebben.

2. Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden is ons uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten.

3. We werken aan een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur:

- Dekkend: We willen dat EV-rijders nooit lang hoeven te zoeken, voor ze een laadpaal tegenkomen.
- Toegankelijk: Laadpunten moeten voor iedereen eenvoudig te gebruiken zijn. Daarom streven we ernaar dat de werkwijze en het gebruik van de laadinfrastructuur zoveel mogelijk is gestandaardiseerd.
- Betaalbaar: We zorgen ervoor dat laadsessies betaalbaar blijven.
- Veilig: Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid als digitale veiligheid oftewel cyber security.

4. Ons uitgangspunt is dat waar mogelijk de publieke laadinfrastructuur duurzaam is: groene stroom en zodra technisch duidelijk is op welke wijze 'slim laden' (verminderde piekvraag) geïmplementeerd kan worden in de laadinfrastructuur, zullen we de publieke laadpalen geschikt (laten) maken.

5. We kunnen deze doelen alleen behalen in samenwerking met de netbeheerder en uitvoerende marktpartijen, maar houden zelf de regie. We werken samen met marktpartijen die bereid zijn om op basis van aanvragen te investeren in laadinfrastructuur, op basis van een verleende concessie als gevolg van een provinciale aanbesteding.

Beleid en uitvoering 2022-2023

6. We kiezen voor vraaggestuurde plaatsing, waarbij bewoners een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten. Reguliere laadpalen kunnen los worden geplaatst, of geclusterd in een laadplein.

7. Bij de plaatsing houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente.

8. Bij de realisatie van laadinfrastructuur gelden de volgende criteria:

- a) Laadpalen worden waar mogelijk gerealiseerd bij bestaande parkeerplaatsen.
- b) De laadkabel mag niet over het trottoir liggen.
- c) laadpalen worden waar mogelijk binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet) gerealiseerd. Dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn.
- d) Er wordt rekening gehouden met voldoende ruimte voor de realisatie van ondersteunende hardware bij grotere aansluitingen zoals de trafo en omvormers.

- e) De minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van laadpunt en bebording minimaal 120 cm bedragen.
- f) Geen laadpalen plaatsen op de smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad.
- g) Plaatsing voor monumenten en in het beschermd stads- en dorpsgezicht wordt zoveel mogelijk vermeden, maar kan mogelijk worden gemaakt met maatwerk, bijvoorbeeld door inpassing in straatmeubilair of via ondergrondse laadpunten.
- h) Plaatsing in de groene openbare ruimte wordt zoveel mogelijk vermeden, maar kan mogelijk worden gemaakt met maatwerk, bijvoorbeeld door een groene inpassing.
- i) Bij voorkeur wordt een laadpaal niet op het parkeervak voor de deur van de aanvrager geplaatst, om te voorkomen dat aanvrager en omwonenden het laadpunt ervaren als 'eigen'. Ondanks de vraaggestuurde plaatsing blijven de laadpalen publiek toegankelijk.

9. Nadat de locatie voor het laadpunt is bepaald, volgt een verkeersbesluit dat wordt gepubliceerd in de Staatscourant en via de reguliere kanalen. Inwoners kunnen bezwaar maken op het verkeersbesluit.

Het verkeersbesluit geeft het parkeervak de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'. In dit vak mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto's die laden. Dat wil zeggen dat de stekker in de laadpaal moet zitten.

10. In de periode 2022-2023 onderzoeken we de mogelijkheden om private en semipublieke laadpunten beter beschikbaar te maken voor derden. Resultaten worden meegenomen bij de eerste actualisatie.

11. In de periode 2022-2023 onderzoeken we de mogelijkheden om snellaadvoorzieningen te koppelen aan toeristische locaties en specifieke (centrum)locaties. Resultaten worden meegenomen bij de eerste actualisatie.

De (naaste) toekomst

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

De energietransitie heeft grote impact op het elektriciteitsnetwerk. Duurzame bronnen als zon en wind geven piekmomenten in het aanbod, terwijl bijvoorbeeld aardgasvrije wijken voor een grotere vraag zorgen. Binnen dit complexe plaatje neemt het groeiende aantal elektrische voertuigen ook een plek in.

Als door al deze veranderingen netproblemen ontstaan, kan dat tot hoge maatschappelijke kosten leiden, de uitrol van laadinfrastructuur sterk vertragen en een risico betekenen voor het halen van onze ambities in laadinfrastructuur en voor de brede energietransitie. De netbeheerders staan voor de uitdaging ervoor te zorgen dat het net deze verandering aankan. Het is daarom de gemeentelijke verantwoordelijkheid om tijdig, op basis van prognoses, aan te geven welke laadinfrastructuur gewenst is voor de komende jaren. De netbeheerder kan vervolgens inzicht geven over de haalbaarheid en eventueel maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het net is. Deze informatie nemen we ook mee in de Regionale Energiestrategie (RES) en de netimpactberekening die in dat kader periodiek wordt uitgevoerd.

Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de opkomst van de tweedehandsmarkt is de verwachting dat op termijn vraaggestuurde plaatsing alleen niet langer voldoet. De behoefte om (ook) proactief uit te rollen – en daarmee voor de vraag uit te plaatsen – zal steeds groter worden.

Monitoring levert waardevolle inzichten op over onder meer de groei van elektrisch vervoer in onze gemeente, het gebruik van specifieke laadpunten en de laadinfrastructuur als geheel en de belasting van het energienetwerk. Het is van belang dat we als gemeente-eigenaar zijn van de gebruiksdata van de laadpunten in de publieke ruimte. Op deze manier kunnen we de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk volgen en waar nodig/wenselijk bijsturen.

Kosten, baten en dekking

Op basis van de huidige markt is de verwachting dat de plaatsing van reguliere laadinfrastructuur kan worden uitgevoerd zonder financiële bijdrage van de gemeente. Vaals heeft deelgenomen aan een provinciale aanbesteding. Op basis daarvan heeft Vattenfall de concessie gekregen om laadpalen te plaatsen en te exploiteren.

Wel vraagt de uitrol van laadinfrastructuur en de uitvoering van deze laadvisie ambtelijke capaciteit. Voor reguliere laadpalen die we op aanvraag plaatsen, gaan we op basis van landelijke kencijfers uit van een ambtelijke capaciteitsbijdrage van acht uur per laadpaal. Voor 2022 leveren we deze uren via herordening en herprioritering van bestaande takenpakketten; in de perspectiefnota voor de begroting 2023 zal op basis van de opgedane ervaringen een structurele formatiebehoefte opgenomen worden.

Uitvoering

Planning

Voor personenvervoer is op dit moment op veel plaatsen al een grote behoefte aan laadpunten en verwachten we een sterke toename. Voor andere gebruikersgroepen volgen we de ontwikkelingen

en als nodig passen we onze visie en plaatsingsbeleid hierop aan. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur snel gaan, actualiseren we de visie en het plaatsingsbeleid in ieder geval elke twee jaar.

Communicatie

De in den lande gangbare keuze om laadpalen nagenoeg uitsluitend bij bestaande parkeervakken te plaatsen, leidt de facto tot een afname van vrije parkeerplaatsen voor niet-elektrische voertuigen. Immers, aan de realisatie van de laadpaal is een verkeersbesluit gekoppeld, waardoor in het betreffende vak alleen geparkeerd mag worden door elektrische auto's die laden.

Aangezien het overgrote deel van de voertuigen nu nog niet-elektrisch is, zal dit leiden tot een concentratie van parkeerdruk en wellicht tot meer parkeerhandhaving. Het is dan ook zaak om het beleid en de uitvoering breed en herhaaldelijk te communiceren.

Evaluatie controle

We herijken onze visie elke twee jaar, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op elk moment een passende laadinfrastructuur hebben. Aan deze herijking liggen prognoses, praktijkervaringen en technische ontwikkelingen ten grondslag.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Vaals,

mr. drs. J.H.M.J. Bertram
Secretaris

mr. H.M.H. Leunessen
Burgemeester