

## **Toelichting uitgangspunten “e-Laadbeleid Molenlanden”**

Hieronder volgt een toelichting op de uitgangspunten voor het “e-Laadbeleid Molenlanden”.

### **Uitgangspunt 1: Opgave**

#### **Prognoses bepalen de opgave**

Prognoses geven inzicht in het aantal benodigde publieke en private laadpunten en het aantal benodigde reguliere en snellaadpunten, voor de periodes 2025, 2030 en 2035. Voor alle Zuid-Hollandse gemeenten zijn vanuit de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur ZuidWest (RAL ZW) prognoses opgesteld op basis van veel openbare databestanden, zoals gegevens over kavels (eigen oprit) en demografische en welvaartsgegevens (waar komen als eerste elektrische auto's). Prognoses voor semipublieke laadpunten, zoals bij hotels en parkeergarages, zijn niet beschikbaar. Deze zijn opgenomen in de cijfers voor private laadpunten.

Momenteel zijn er ongeveer 71 publieke laadpunten in gemeente Molenlanden.

Op basis van de prognoses verwacht Molenlanden een netwerk nodig is van 332 publieke laadpunten in 2025, waarvan 308 reguliere laadpunten. Dat betekent een groei van 237 laadpunten. Een reguliere laadpaal voorziet in twee laadpunten. De resterende 24 punten zijn snellaadpunten, waar geladen wordt met een vermogen van 50 tot 150 kW. In 2030 zijn er circa 453 publieke laadpunten nodig, waarvan respectievelijk 407 regulier en 46 snellaadpunten tot 150 kW. Om te voorzien in deze laadbehoefte is een forse toename van het totaal aantal laadpunten en daarmee ook publieke laadpunten nodig.

### **Uitgangspunt 2: Doelgroepen**

#### **We richten ons op doelgroepen die voor het laden van de openbare ruimte afhankelijk zijn**

Elke gebruikersgroep heeft een andere laadbehoefte; waar wordt geladen, hoe vaak wordt geladen en hoe hoog het gewenste laadvermogen is, verschilt.

We richten ons als gemeente primair op laadinfrastructuur voor personenauto's en lichte bestelvoertuigen in de openbare ruimte. We verwachten dat bedrijven op eigen kavels voorzien in eigen oplossingen en op eigen terrein.

We richten ons als gemeente op laadfaciliteiten

- voor bewoners en bezoekers die voor het gebruik van de openbare ruimte afhankelijk zijn; we zorgen voor een voldoende aanbod. Dat geldt ook voor deelauto's en inwoners die voor hun werkzaamheden de dienstauto/taxi/bestelbus, etc. mee naar huis nemen en zijn aangewezen om in de openbare ruimte te parkeren
- voor bewoners bezoekers van nieuwbouwprojecten; die faciliteiten nemen wij bij de planontwikkeling al zoveel mogelijk mee. Dat geldt ook voor inwoners welke voor hun werkzaamheden de dienstauto/taxi/bestelbus, etc. mee naar huis nemen en zijn aangewezen om in de openbare ruimte te parkeren
- bij toeristisch-recreatieve ontmoetingsplekken met ruime parkeerfaciliteiten.

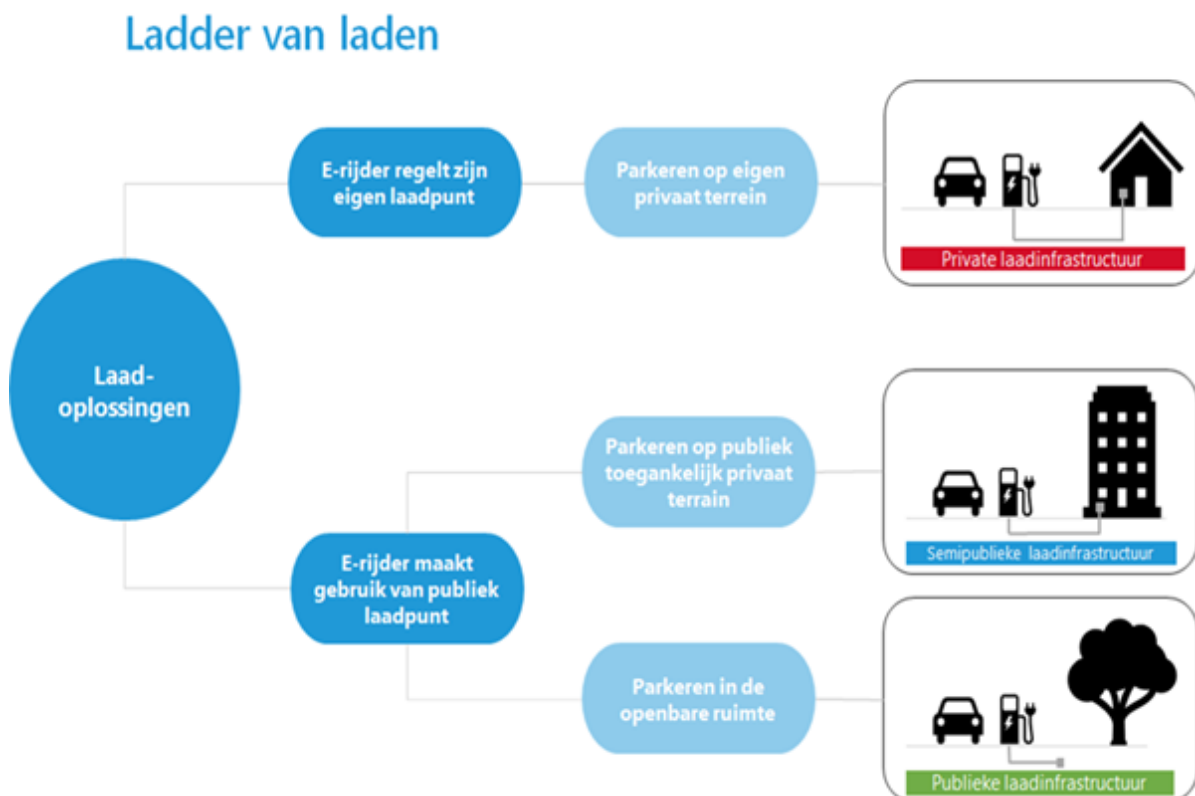
Hiermee sluiten we aan op geldend beleid, nl. de toeristisch-recreatieve agenda Molenlanden en het “Handboek duurzaamheid in gebiedsontwikkelingen”.

Vaak wordt ook laadinfra voor elektrische fietsen genoemd. Landelijk zien we dat deze gebruikersgroep voornamelijk gefaciliteerd wordt door private laadpunten bij lokale ondernemers. Daarom voorzien we op dit moment voor elektrisch fietsen geen directe rol voor de gemeente.

### Uitgangspunt 3: Type laadinfrastructuur

Bij de realisatie van dit basisnetwerk houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente. Hierbij hanteren we de stelregel dat laden op privaat terrein prevaleert boven het laden in de publieke ruimte. Hierdoor wordt slim gebruik gemaakt van reeds bestaande netaansluiting (bij bedrijven en huishoudens) en wordt de druk op de openbare ruimte beperkt. Laden op privaat terrein heeft ook voordelen voor de gebruiker omdat gebruik kan worden gemaakt van het bestaande energiecontract en eventuele aanwezigheid van zonnepanelen. Binnen de gemeente Molenlanden geldt daarom de stelregel “privaat waar mogelijk, publiek als het niet anders kan.”

Concreet betekent dit dat alle aanvragen voor een laadpunt worden getoetst aan de “ladder van laden”. De ladder van laden werkt als volgt:



### Uitgangspunt 4: Soorten laadpunten

We richten ons op een dekkend netwerk van reguliere laadpunten

Om de laadbehoefte van EV-rijders op te vangen, is minimaal een netwerk van reguliere laadpunten nodig, eventueel aangevuld met snellaadpunten als aanvullende laadoplossing voor bijvoorbeeld forenzen of logistieke voertuigen.

Reguliere laadpalen kunnen los worden geplaatst, of geclusterd in een laadplein.

Het heeft de voorkeur van de gemeente om laadpalen waar mogelijk geclusterd te plaatsen om zo de druk op de openbare ruimte te beperken en duidelijkheid te creëren voor zowel de elektrisch rijder als de conventionele rijder. Voor aanvragen van inwoners geldt dat de gemeente zoekt naar een passende locatie binnen een straal van circa 250 meter van het woonhuis.

Voor het snel opladen van personenauto's ziet de gemeente vooral een rol weggelegd voor marktpartijen en zien we een netwerk van snelladen ontstaan bij retail- en restaurantlocaties.

De gemeente zal hier niet zelf investeren in snelladen, maar bij verzoeken vanuit de markt neemt de gemeente een actieve houding aan en biedt het op basis van de plankaarten inzicht in locaties waar de vraag naar snelladen gaat toenemen.

Een apart onderwerp vormen verlengde private aansluitingen (VPA's). Bij VPA bevindt de laadlocatie zich in de publieke ruimte en het laadpunt wordt gevoed via een kabel die op een private netaansluiting van een woonhuis (of bedrijfspand) is aangesloten. Omdat de laadvoorziening bij VPA's deels in de publieke ruimte ligt, komt een deel van de risico's en de verantwoordelijkheden bij de gemeente te liggen. Maar gemeenten hebben er minder invloed op aangezien het gaat om een private aansluiting. De verdeling van de risico's en verantwoordelijkheden en de onzekerheid die dit met zich meebrengt voor gemeenten, roepen een aantal vragen op. Hoe kun je VPA's op een technisch verantwoorde en veilige manier toepassen. Wie moet hiervoor zorgdragen? En wat zijn beleidsmatige afwegingen die gemeenten kunnen maken?

In de uitwerking van deze kaders willen we hieromtrent ons standpunt bepalen. Het uitgangspunt is dat wij deze vorm van laden willen faciliteren, maar wel dat het veilig gebeurt en vanuit het principe van de "ladder van laden".

De mogelijkheid bestaat dat de technische ontwikkelingen richting 2030 zodanig zijn dat de laadpaal niet meer de dominante soort laadinfrastructuur is. Als die situatie zich voordoet moeten wij ons herbezinnen op de in deze paragraaf genoemde invulling.

### **Uitgangspunt 5: Uitvoeringsmodel**

**De dynamiek in de markt maakt dat we flexibel willen zijn in de keuze voor het marktmodel**

Voor de totstandkoming van laadpalen zijn verschillende samenwerkingsvormen denkbaar.

De gemeente werkt nu met een vergunningenmodel. Dit houdt in dat verschillende laadpaalaanbieders (zgn. CPO's: Charge Point Operators) binnen vooraf gestelde kaders en na melding bij de gemeente publieke laadpalen mogen plaatsen, beheren en exploiteren.

We stellen onze eigen eisen aan spreiding, uitvoeringstempo en flexibiliteit. Denk hierbij onder andere aan loopafstand, beschikbaarheid van elektriciteitsnetwerk en parkeerdruk.

Deze punten worden verder uitgewerkt in het plaatsingsbeleid (beleidsregels). Hierin nemen

we ook de mogelijkheden mee van kabelgoten, waarbij vanuit een rijwoning op de openbare weg kan worden geladen.

Een concessie is een alternatieve samenwerkingsvorm, waarbij de gemeente zelf de regie voert op het publieke laadnetwerk en de uitrolstrategie en de plaatsing van laadpunten kan afdwingen bij de marktpartij, binnen gemeentelijke kaders. De voorbereiding van een concessie vraagt namelijk veel tijd en specialistische kennis. Bovendien zijn grote concessies met een groot aantal gemeenten aantrekkelijk voor de markt. Dit schaalvoordeel kan resulteren in aantrekkelijker prijzen voor de EV-rijder en uniformere laaddiensten in de regio.

Voor een concessie ligt het voor de hand dat de gemeenten hierbij optrekt met de RAL Zuidwest en de andere gemeenten, omdat binnen dit samenwerkingsverband concessies op de markt worden gezet.

We geven voor de komende twee jaar de voorkeur aan het uitvoeringsmodel vergunningenmodel (ook wel open markt model genaamd) wat wil zeggen dat meerdere CPO's aanvragen kunnen doen om laadpunten te plaatsen en exploiteren. Omdat de markt rondom laadinfrastructuur en elektrische auto's nog flink in ontwikkeling is, willen we onszelf nog niet vastleggen.

We onderzoeken de komende twee jaar welke voor- en nadelen er zijn om over te gaan op een concessiemodel. Op de lopende concessie vanuit de gemeente Rotterdam zijn verschillende gemeenten in de regio aangesloten. Deze loopt medio 2024 af. We onderzoeken in hoeverre het zin heeft op de opvolger hiervan aan te sluiten.

### **Uitgangspunt 6: Plaatsingsstrategie**

#### **We hanteren een plaatsingsstrategie die zich ontwikkelt van vraag gestuurd naar proactief**

Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de opkomst van de tweedehandsmarkt is de verwachting dat vraag gestuurde plaatsing binnenkort niet langer voldoet vanwege de lange doorlooptijden. De behoefte om (ook) proactief uit te rollen – en daarmee voor de vraag uit te plaatsen – wordt steeds groter.

Onze plaatsingsstrategie voor publieke laadpunten gaat voor de komende twee jaar uit van een vraag gestuurde aanpak. We ontwikkelen ons naar verwachting naar meer proactieve strategie om een dekkend netwerk te ontwikkelen dat de toekomstige groei aankan én om logische locaties te faciliteren. Die toekomstige strategie bestaat uit een combinatie van vraag gestuurd, op basis van voorspellende data en strategisch plaatsen. Dat wordt hieronder toegelicht.

#### **Vraag gestuurd**

Bij een vraag gestuurde plaatsing kunnen bewoners en forenzen een aanvraag indienen voor een publiek laadpunt. Daarna zoeken we een geschikte locatie op basis van een zogenaamde plankaart. We werken samen met marktpartijen die bereid zijn om op basis van aanvragen te investeren in laadinfrastructuur.

### Plaatsing op basis van voorspellende data

Als de doorlooptijden bij een vraag gestuurde strategie te veel oplopen, doordat de aanvragen snel toenemen, ligt plaatsing op basis van gebruiks- en voorspellende data meer voor de hand.

We gebruiken verschillende databronnen, zoals sociaal-demografische gegevens, ruimtelijke ontwikkelingen, om de behoefte aan laadpunten te voorspellen. Deze informatie wordt verwerkt in een plankaart. Op basis daarvan maken we het mogelijk dat laadpunten voorde-vraag-uit geplaatst worden. Dit verkort de doorlooptijd, zodat bewoners en forenzen niet onnodig lang op laadmogelijkheden hoeven te wachten. Ook maakt dit de uitrol beter planbaar. We combineren dit met vraag gestuurde en strategische plaatsing. Bovendien kunnen we werken met het aanwijzen van zogenaamde voorkeurslocaties, ofwel de plaatsen waar we als gemeente bij voorkeur als 'eerste' laadpalen hebben.

### Strategisch

Naast de vraag gestuurde plaatsing en/of plaatsing op basis van data gaat strategisch plaatsen uit om laadpunten te realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen, zoals bij bezoekerslocaties, toeristische trekpleister, logistiek knooppunt of standplaats voor doelgroepenvervoer. Daarmee faciliteren we bezoekers van onze gemeente. Mogelijk dat voor deze strategische plaatsing in sommige gevallen een financiële bijdrage van de gemeente nodig is.