



VASTGESTELD 14.12.2020

Laadpalenbeleid 2020-2022

Inhoudsopgave

Begrippenlijst	2
1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Doel laadpalenbeleid	3
1.3 Situatie in Capelle aan den IJssel	3
2 Groei elektrisch vervoer en laadbehoefte	4
2.1 Landelijke groei en vertaling naar een prognosekaart	4
2.2 De ladder van laden: publiek, semi-openbaar & privaat	4
2.3 Laadoplossingen voor openbaar gebruik	5
2.4 Publieke laadbehoefte Capelle aan den IJssel	6
3 Beleidskader	8
3.1 Uitgangspunten	8
3.2 Uitrolstrategie	9
Bijlage 1: Plaatsingscriteria openbare laadpalen	11
Bijlage 2: Prognosekaart	12
Bijlage 3: Uitsnede plankaart	13

Begrippenlijst

EV	Elektrisch Vervoer
E-rijder	Berijder / bezitter van een elektrische auto
kW	Kilowatt (=1000 watt); eenheid voor vermogen of snelheid waarmee de batterij elektrisch geladen wordt
kWh	Kilowattuur; eenheid voor opgeslagen energie in een batterij. Een batterij met 1kWh capaciteit kan 1 uur lang 1kW aan vermogen leveren
Laadpunt	Het aansluitpunt dat elektrische energie voorziet aan een elektrisch voertuig zoals een boot, fiets of een auto op te laden. Oplaadpunten kunnen als groep zijn opgenomen in een laadpaal of laadplein.
Laadpaal	Het gangbare laadobject dat over het algemeen beschikt over twee laadpunten (geldt voor de standaard laadpalen die in Capelle aan den IJssel geplaatst worden)
Laadplein	Een cluster van meer dan twee Laadpunten op één Netaansluiting
NAL	Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Richtinggevend document vanuit Rijksoverheid om de uitrol van (publieke) laadinfrastructuur te coördineren. Hoofddoel is dat (gebrek aan) laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de transitie naar elektrisch vervoer.
Netaansluiting	Een aansluiting op het elektriciteitsnet waardoor energie wordt geleverd. Afhankelijk van het benodigde vermogen, worden deze in verschillende categorieën geleverd. (3x25A is de gangbare aansluiting voor een huishouden of laadpaal)

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Elektrisch vervoer (EV) groeit. Naar verwachting zijn er in 2025 in Nederland 1 miljoen elektrische voertuigen en groeit dit aantal richting 2030 verder naar 1.9 miljoen. Ook in Capelle zien we het aantal elektrische voertuigen toenemen. Elektrisch vervoer draagt bij aan schonere lucht in de stad en helpt bij het verlagen van het energiegebruik doordat elektrische voertuigen energie efficiënter omzetten in beweging dan conventionele voertuigen (hierdoor is minder energie nodig bij dezelfde verplaatsing). Zoals vastgelegd in het Programma Duurzaamheid stimuleren we daarom elektrisch vervoer, maar we hebben ook oog voor andere vormen van emissieloos vervoer. Zo opent eind dit jaar een multifuel tankstation aan de Capelseweg waar naast snelladers, ook groengas en waterstof verkrijgbaar is.

Om elektrische vervoer te stimuleren, zijn voldoende laadpalen nodig. Een dekkend netwerk van laadinfrastructuur is hiervoor een randvoorwaarde, bestaande uit laadpunten in de openbare ruimte en private laadinfrastructuur op eigen terrein – eventueel commercieel opengesteld voor derden. Zoals vastgelegd in het Programma Duurzaamheid herijken we dit jaar ons laadpalenbeleid. Met dit nieuwe laadpalenbeleid voldoen we ook aan de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) waarin is afgesproken dat gemeenten eind 2020 een laadstrategie hebben bepaald om te komen tot een dekkend netwerk van laadinfrastructuur, inclusief een cijfermatige onderbouwing. Conform het NAL actualiseren we dit beleid iedere twee jaar om aan te blijven sluiten op actuele ontwikkelingen.

In dit document wordt regelmatig verwezen naar de EV prognose- en plankaart die we door adviesbureau EV Consult hebben laten opstellen om de opgave in beeld te krijgen. De belangrijkste kentallen hieruit zijn in dit document verwerkt. Een statische weergave van de prognose- en plankaart is te vinden in de bijlagen. De digitale kaart zelf is eind dit jaar te vinden in de online stadsatlas.

1.2 Doel laadpalenbeleid

Het doel van dit document is richting geven aan een efficiënte en effectieve uitrol van een dekkend netwerk van oplaadinfrastructuur voor elektrisch vervoer in Capelle aan den IJssel. Parallel aan dit laadpalenbeleid wordt gewerkt aan de nieuwe regionale aanbesteding voor openbaar laden. Met deze aanbesteding wordt de plaatsing en exploitatie van openbare laadpunten in concessievorm gegund aan een marktpartij. Deze marktpartij geeft de uitrol vervolgens vorm conform dit beleid.

1.3 Situatie in Capelle aan den IJssel

Capelle aan den IJssel telt bijna 67.000 inwoners en ruim 31.000 personenauto's. Voorjaar 2020 telde Capelle aan den IJssel 773 elektrische auto's (full-electric en hybride) (circa 2,5% van het totaal aantal auto's). Er zijn circa 34.400 openbare parkeerplaatsen en circa 8.600 private parkeerplaatsen. Bewoners die niet beschikken over eigen parkeergelegenheid, bezoekers en forenzen zijn aangewezen op het openbare laadnetwerk om hun elektrische auto te kunnen laden. Capelle aan den IJssel maakt onderdeel uit van de concessie Samenwerkende Gemeenten Zuid-Holland voor de plaatsing en exploitatie van openbare laadpunten. Wij hebben de intentie uitgesproken om deel te nemen aan de nieuwe regionale aanbesteding voor plaatsing van openbare laadinfrastructuur vanaf 2021.

Op dit moment worden laadpalen voor elektrische auto's vraaggestuurd geplaatst op basis van een aanvraag. Volgens dit model kunnen e-rijders woonachtig of werkzaam in Capelle aan den IJssel online een aanvraag indienen voor een laadpunt. Na een check op een aantal criteria (genoeg elektrische kilometers per jaar, geen parkeergelegenheid op eigen terrein, aanwezigheid van laadpunten in de buurt met voldoende beschikbaarheid) wordt de aanvraag wel of niet gehonoreerd. Indien de aanvraag wordt gehonoreerd, selecteert de gemeente een locatie binnen een loopafstand van 200 meter van het woon- of werkadres van de aanvrager. Op dit moment plaatst, onderhoudt en exploiteert ENGIE de laadpalen in de openbare ruimte – de plaatsingstermijn van deze concessie loopt tot medio 2021. Bij aanvraag van een laadpaal, kan de exploitant uitgaan van een basisgebruik van de laadpaal die de businesscase onderbouwt. Dit levert voor de gemeente dan ook de gunstigste voorwaarden op: er is geen publiek geld nodig om de laadpaal te bekostigen.

2 Groei elektrisch vervoer en laadbehoefte

2.1 Landelijke groei en vertaling naar een prognosekaart

Nederland wordt internationaal gezien als een grote speler op het gebied van elektrische mobiliteit. Samen met Noorwegen, IJsland, Zweden en China behoorde Nederland in 2019 tot de vijf landen in de wereld waar elektrische personenauto's meer dan 1,5% van de totale vloot uitmaken. En op het gebied van laadinfrastructuur is er geen ander land met dezelfde dichtheid aan laadpunten als Nederland.

De NAL verwacht 1.9 miljoen elektrische personenvoertuigen in 2030. Om de prognoses van het aantal elektrische voertuigen te bepalen, wordt gebruik gemaakt van verschillende modellen. De cijfers van de NAL hebben we als basis gebruikt omdat deze ook op landelijk en regionaal niveau onderschreven worden. Het voorspellingsmodel van de NAL laat overigens een vrij conservatief groeiscenario zien als het wordt vergeleken met andere scenario's als bijvoorbeeld het SparkCity model. SparkCity is een wetenschappelijk model voor het bepalen van het aantal elektrische auto's, ontwikkeld door de Technische Universiteit Eindhoven. Door elke twee jaar dit laadpalenbeleid te actualiseren, kunnen we steeds goed inspelen op de daadwerkelijke ontwikkelingen.

2.2 De ladder van laden: publiek, semi-openbaar & privaat

Een dekkend netwerk van laadpunten is van belang om de transitie naar elektrisch vervoer te faciliteren. Bij voldoende 'laadzekerheid' wordt de elektrische auto een interessant alternatief voor bedrijven en automobilisten, zonder angst voor een lege accu of lange zoektochten naar een laadpunt. In deze paragraaf staan we stil bij de verschillen tussen publieke en private ontwikkeling van laadinfrastructuur.

De locatie en het eigenaarschap voor elektrisch laden kent drie vormen: *privaat*, *semi-openbaar* en *openbaar*. Bij de keuze tussen deze vormen wordt balans gezocht tussen de maatschappelijke kosten voor aanleg en de potentiële kosten voor de eindgebruiker. Daarnaast is de ruimtelijke inpassing een afwegingscriterium. Wanneer laden op eigen terrein of semi-openbaar terrein mogelijk is, heeft dit de voorkeur. Om de druk op openbare ruimte en maatschappelijke kosten te beperken, staat publiek qua voorkeur onder laden op eigen terrein of semi-openbaar terrein. Onderstaand worden de drie vormen van laden in meer detail toegelicht.

Private laadinfra

Indien er private parkeergelegenheid is voor de bewoner, werknemer en/of bezoeker, dient de eigenaar of beheerder van de parkeergelegenheid laadinfrastructuur te plaatsen. Hier kunnen de kosten voor laden beperkt blijven tot de kWh-prijs van de energieleverancier, mits de eigenaar zelf investeert en exploiteert. Als alternatief bieden exploitanten van laadinfrastructuur vaak totaaloplossingen aan voor garages of private parkeerterreinen waarbij de voorinvestering wordt gedekt door een opslag op het tarief per kWh.

Voorbeelden: wall-box op oprit particulier, laadpunten op afgesloten parkeerterrein bedrijf, snellader bij de remise van een taxibedrijf.

Semi-openbare laadinfra

Partijen die op eigen terrein laadinfrastructuur realiseren, kunnen ervoor kiezen om deze ook open te stellen voor derden. Dit levert voor de exploitant een interessante business case op, op basis van het tarief dat de exploitant rekent voor het laden waarmee de investering wordt terugverdiend. Het openstellen van parkeergelegenheid bij horeca, retail of andere dergelijke locaties wordt aangemoedigd. Hier worden verder geen stimuleringsmaatregelen voor getroffen, de ontwikkeling hiervan is volledig aan de markt.

Voorbeelden: laadpunten in commerciële parkeergarage, (snel)lader bij McDonalds, FastNed snellaadstation, Tesla Superchargers bij hotelketens.

Publieke laadinfra

Indien een e-rijder niet de mogelijkheid heeft om op privaat of semi-openbaar terrein te laden, is publieke laadinfrastructuur een belangrijk instrument voor overheden om de groei van EV te faciliteren. Het laadtarief voor de eindgebruiker zorgt hier voor het terugverdienen van de investering, vaak bovenop de kleinverbruik energieprijzen per kWh.

Voorbeelden: laadpaal bij openbare parkeerplaats, snelladers bij parkeerterreinen winkelcentra.

Inschatting voor Capelle aan den IJssel

Op basis van ons parkeerareaal is de schatting dat 93% van de elektrische voertuigen in Capelle aan den IJssel aangewezen zal zijn op parkeren – en dus laden – in de openbare ruimte. Voor deze groep van bewoners, bezoekers en forenzen met een elektrisch voertuig zijn wij verantwoordelijk voor het realiseren van een toereikend laadnetwerk. Deze parkeerverdeling en de prognose van het benodigd aantal openbare laadpunten is tevens zichtbaar gemaakt op de factsheet in paragraaf 2.4.

2.3 Laadoplossingen voor openbaar gebruik

Laadoplossingen kunnen verdeeld worden langs de technische as van laadsnelheid en ruimtelijke as van clustering. Dit levert een viertal laadoplossingen: laadpalen, losse snelladers, laadpleinen en snellaadstations. Onderstaand figuur toont de verschillende oplossingen inclusief hun belangrijkste eigenschappen en vereisten. Tevens worden de vier laadoplossingen onderstaand in meer detail beschreven. Let op dat de laadsnelheid zowel bij reguliere laders als snelladers afhankelijk is van zowel de lader als het laadvermogen van de auto.



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. Het vermogen voor deze laadpunten kan van een kleinverbruik aansluiting op het elektriciteitsnet komen.

Clustering in de vorm van **laadpleinen** wordt vooral interessant in de volgende fase van uitrol van het netwerk. Hierin is een geografische dekking al bereikt door spreiding van laadpalen en wordt toenemende vraag opgevangen door middel van verdichting. Het laadplein levert dan nieuwe mogelijkheden op met betrekking tot (1) ruimtelijke inpassing laadobjecten en bijbehorende verkeersborden en (2) technisch door het centraal verdelen van beschikbaar vermogen door middel van smart charging. Daarnaast levert een laadplein efficiëntie op, doordat er maar één keer werkzaamheden plaatsvinden voor meerdere laadpunten, in plaats van de plaatsing van meerdere laadpalen. Laadpleinen worden in de regel aangesloten op grotere netaansluitingen (nog steeds kleinverbruik). De businesscase wordt echter negatief beïnvloed door de disproportioneel hogere aansluitkosten en periodieke kosten voor de grotere netaansluiting. Deze situatie zal pas op middellange termijn (2024-2025) mogelijk veranderen.

Het belangrijkste nadeel van clusteren, is de langere loopafstand voor een deel van de gebruikers (maximaal 200 meter – ongeveer 3 minuten lopen). Dit kunnen gebruikers als een drempel ervaren om over te stappen op een elektrisch voertuig. Verder spreiden van de laadlocaties zorgt ervoor dat e-rijders een kleinere afstand moeten lopen naar de laadpaal en kan de drempel om over te stappen verlagen.

Snelladers (50 kW of meer) zijn in staat een elektrische auto in 20-30 minuten bij te laden tot 80% van de batterijcapaciteit. De snelheid van het laden is afhankelijk van de snellader, maar ook van de techniek van het voertuig. Om snelladen mogelijk te maken, is een netaansluiting met grote capaciteit benodigd. De verwachting is dat snellaadvermogens in de komende jaren verder toenemen en tot 350 kW kunnen leveren, waardoor het snelladen in 5-10 minuten plaats kan vinden afhankelijk van het type auto. Snelladers kunnen los worden geplaatst of geclusterd in de vorm van een **snellaadstation**.

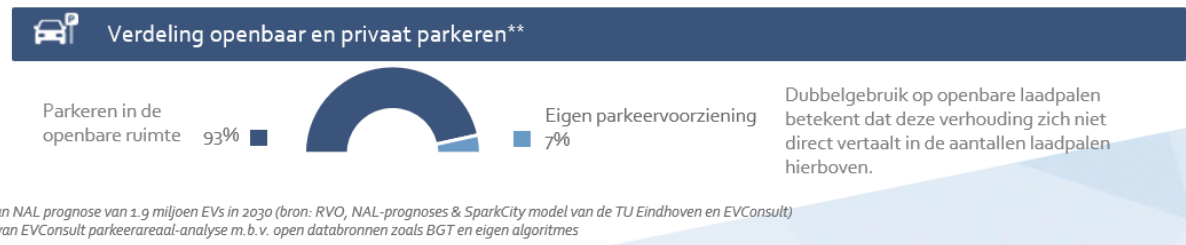
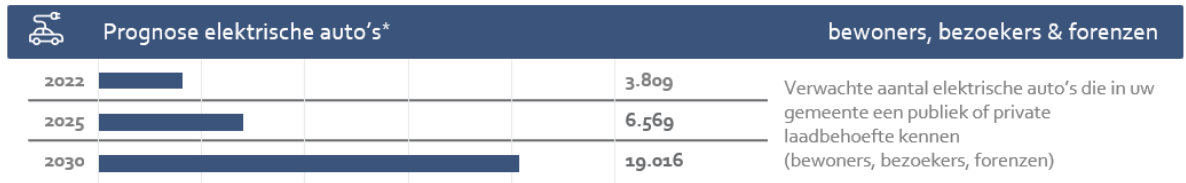
Voor alle bovengenoemde laadoplossingen geldt dat zij zowel privaat, semi-openbaar als publiek kunnen worden gerealiseerd. Gezien de grotere investering benodigd voor snelladers en snellaadstations, is het gebruikelijk dat deze met een commercieel oogmerk semi-openbaar worden gerealiseerd en minder gebruikelijk om deze als publieke- of private oplossingen te realiseren tenzij voor een zeer specifieke doelgroep (bijv. op een remise of standplaats voor taxi's, of op een distributiecentrum voor logistieke diensten).

2.4 Publieke laadbehoefte Capelle aan den IJssel

In onderstaande factsheet is de prognose laadbehoefte in Capelle aan den IJssel weergegeven waarop de geprognosticeerde groei van elektrisch vervoer in Capelle aan den IJssel en de bijbehorende laadbehoefte is weergegeven – uitgesplitst naar laadbehoefte op openbaar terrein (publieke laadinfra) en privaat terrein (private- en semi-openbare laadinfra). Een statische weergave van de prognosekaart is te vinden in de bijlage. De prognosekaart zelf is te raadplegen in de online stadsatlas. Een aantal zaken ter toelichting:

1. Deze prognose voor Capelle aan den IJssel is afgeleid van de NAL-prognose van 1,9 miljoen elektrische auto's in 2030 in heel Nederland.
2. In de verdeling van de laadbehoefte is rekening gehouden met 'dubbelgebruik': niet iedere auto laadt op hetzelfde tijdstip op en hoeft altijd te laden. Hierdoor kunnen meerdere voertuigen op een locatie een laadpunt delen. Eveneens wisselen bewoners en forenzen elkaar af, waardoor extra efficiëntie mogelijk is.
3. De verwachting is dat door toegenomen batterijcapaciteit en meer keuzemogelijkheden voor laadlocaties de efficiëntie toeneemt en hiermee het aantal voertuigen dat probleemloos een laadpunt kan delen.
4. Een 'standaard' laadpaal zoals deze geplaatst wordt in Capelle aan den IJssel beschikt over twee laadpunten, een behoefte van 880 laadpunten zou dus met 440 laadpalen op te lossen zijn. Het gaat dan om 880 parkeerplaatsen met een laadpunt, wat overeenkomt met circa 2,5% van de openbare parkeerplaatsen in Capelle. Wij gaan er vanuit dat een elektrische auto voornamelijk een reguliere auto vervangt. In dit geval is geen sprake van een extra auto / extra parkeerdruk.

Factsheet Capelle aan den IJssel



Laadbehoefte (zware) logistiek en OV

Hoewel de groei van het elektrisch wagenpark zich voornamelijk richt op personenauto's en (lichte) bestelvoertuigen, zijn er ook landelijke en regionale doelstellingen die mogelijk aanvullende (snel)laadbehoefte voor Capelle aan den IJssel zullen veroorzaken. Deze zijn nog niet meegenomen in bovenstaande prognose. Te denken valt hierbij aan:

1. Verduurzaming van openbaar vervoer bussen, waar vanuit het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer door onder andere de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is toegezegd dat alle nieuwe bussen vanaf 2025 zero emissie dienen te zijn en in 2030 dit voor de hele vloot dient te gelden.
2. De Zero Emissie Zone die Rotterdam van plan is in te stellen binnen de 'ruit' (ring A16-A20-A4-A15) voor stadslogistiek per 2025 heeft waarschijnlijk gevolgen voor in Capelle aan den IJssel gevestigde logistieke partijen en het logistiek vervoer dat Capelle aan den IJssel aandoet.

3 Beleidskader

3.1 Uitgangspunten

Om invulling te geven aan de laadbehoefte, zoals weergegeven beschreven in hoofdstuk twee, leggen we hieronder de uitgangspunten vast met betrekking tot de rol van de gemeente, de doelgroep waarvoor oplaadmogelijkheden worden gefaciliteerd en hoe we om gaan met laadoplossingen.

Rol van de gemeente

Wij faciliteren oplaadpunten voor elektrisch vervoer, volgend aan de landelijke normen en eisen zoals onder andere gesteld in de NAL. Wij hebben niet de ambitie om een voortrekkersrol op te pakken. De laadvraag is op basis van onderzoek geprognostiseerd en in kaart gebracht conform de NAL-eisen. Daarnaast wordt samengewerkt met verschillende gemeenten in Zuid-Holland aan een nieuwe marktvraag voor een concessie voor openbare laadinfrastructuur. In de concessie wordt met de concessiehouder afgestemd hoe de laadpalen zullen worden geplaatst. Daarbij wordt ook met Stedin samengewerkt zodat de plaatsing van laadpalen niet leidt tot knelpunten in het elektriciteitsnetwerk en vice versa. Wij informeren Capellenaren over het laadpalenbeleid en over elektrisch rijden. Daarnaast informeren we initiatiefnemers over de landelijke eisen die gelden bij bouwplannen:

1. Bij woongebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor de aanleg van laadpunten. Dit geldt voor nieuwe woongebouwen en voor bestaande woongebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd;
2. Bij utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal 1 oplaadpunt voor de hele parkeergelegenheid worden aangelegd. Ook moet er leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor 1 op de 5 parkeervakken. Dit geldt voor nieuwe utiliteitsgebouwen en voor bestaande utiliteitsgebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd;

Verder informeren we bedrijven en instellingen over de richtlijn dat bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan 20 parkeervakken op hetzelfde terrein vanaf 2025 minimaal 1 oplaadpunt moet zijn aangelegd. Wij hanteren deze landelijke eisen bij bouwplannen in Capelle aan den IJssel en voegen daar geen extra eisen aan toe.

Doelgroepen gebruik en plaatsing openbaar laden

De openbare laadvoorzieningen in de gemeente Capelle aan den IJssel kunnen gebruikt worden door alle rijders van elektrische auto's. Daarbij mogen alle voertuigen die hier technisch toe in staat zijn, laden aan de openbare laadpunten. Dit betreft volledige elektrische personenauto's, bestelbussen en elektrische motorfietsen, maar ook Light Electric Vehicles (zoals e-scooters of Birò) of plug-in hybride elektrische auto's. Het openbaar laadnetwerk is zeer beperkt bruikbaar voor elektrische fietsen en zwaar vervoer (trucks, bussen, touringcars). Zowel de technische vereisten, de inrichting en locatie van openbare laadlocaties als het gebruikspatroon van dit type voertuigen maken het openbaar laadnetwerk niet geschikt voor deze voertuigen. Wel willen we de behoefte voor laden voor zwaar transport en busvervoer in kaart brengen. De uitkomsten hiervan verwerken we in de update van het laadpalenbeleid in 2022. Door te zorgen voor voldoende laadpunten willen we de ergernis van laadpaalkleven voorkomen. We gaan de komende jaren na of hier nog aanvullend beleid voor nodig is en komen hier uiterlijk in de update van het laadpalenbeleid in 2022 op terug.

Plaatsing

De ladder van laden wordt toegepast bij het plaatsen van openbare laadpalen: nieuwe palen worden alleen geplaatst voor gebruikers die zijn aangewezen op parkeren en laden in de openbare ruimte. Hiervoor neemt Capelle aan den IJssel deel aan de regionale concessie. Hierin worden de voorwaarden waaronder laadpalen geplaatst worden vastgelegd, evenals de functionaliteit en prijs voor de e-rijder.

Waar het opladen op eigen terrein betreft zoals voor VvE's, bedrijven en andere private parkeergelegenheden laten wij de ontwikkeling aan de betreffende instantie. Voor VvE's kan een uitzondering worden gemaakt wanneer parkeerplekken behorende bij de VvE gebonden zijn aan het woning-/ appartementsrecht. In een dergelijke situatie zal specifiek moeten worden gekeken naar de mogelijke oplossingen. Indien een in pandige oplossing of oplossing op eigen terrein geenszins mogelijk is kan de gemeente het realiseren van een oplaadpaal in de publieke ruimte toestaan.

Laadoplossingen

Naar verwachting blijft regulier laden (<22 kW) de basis van het (openbare) laadnetwerk. Wij streven hierbij eerst naar een dekkend netwerk van laadpalen. Later is verdichting op basis van toenemend verbruik mogelijk. Hierbij kan clustering in de vorm van laadpleinen een interessante optie zijn uit ruimtelijk, technisch en financieel oogpunt.

Laadpleinen

Binnen de nieuwe regionale concessie, wordt de mogelijkheid tot het geclusterd plaatsen van laadpalen in kleine laadpleinen (tot 3 laadpalen / 6 laadpunten) opgenomen. Hiermee kan uitvoering gegeven worden aan verdichting in gebieden waar nu al een voldoende dekkend netwerk van reguliere laadpalen steeds intensiever gebruikt wordt. In specifieke gevallen, kunnen grotere (maatwerk) laadpleinen gerealiseerd worden die separaat in opdracht gegeven dienen te worden en waarvoor naar alle waarschijnlijkheid een financiële bijdrage van de gemeente benodigd is. We gaan ervan uit dat er de komende jaren nog geen grotere (maatwerk) laadpleinen nodig zijn.

Snelladen

Wij laten het organiseren van snellaadfaciliteiten over aan de markt. De gemeente faciliteert hiervoor indien gewenst een locatie, maar voert geen regie in deze ontwikkeling. Wel gaan wij na hoe wij snelladen kunnen stimuleren bij bestaande tankstations, zoals nu al het geval is bij het tankstation aan de Capelseweg.

Acties

Bovenstaande uitgangspunten leiden tot de volgende acties:

1. Deelname aan nieuwe regionale concessie openbare laadinfra.
2. Mogelijkheden tot aanvraag en plaatsing laadpunten communiceren naar Capellenaren.
3. Informatievoorziening organiseren over laden op privaat terrein met extra aandacht voor VvE's.
4. In kaart brengen behoefte en opstellen beleid aangaande zwaar transport en busvervoer en bepalen (openbare) laadbehoefte. De uitkomsten hiervan verwerken we uiterlijk in de update van dit beleid
5. Verkennen of aanvullend beleid rondom laadpaalkleven nodig is. De uitkomsten hiervan verwerken we uiterlijk in de update van dit beleid in 2022.
6. Nagaan hoe wij snelladen verder kunnen stimuleren bij bestaande tankstations.

3.2 Uitrolstrategie

De uitrolstrategie is bepalend voor de wijze waarop en wanneer de laadpunten worden (bij)geplaatst. Voor de uitrol van het publieke laadnetwerk kunnen in principe twee manieren van plaatsen worden gehanteerd:

1. Vraaggestuurd plaatsen, het plaatsen van een laadpaal op aanvraag van een e-rijder.
2. Proactief plaatsen, het plaatsen van een laadpaal op basis van een door de gemeente voorgestelde locatie of op basis van de plankaart geplande laadpaal.

Binnen de nieuwe regionale concessie zijn per gemeente beide manieren van plaatsen mogelijk. Wij stellen voor om het beleid van vraaggestuurd plaatsen te continueren. Dit houdt voor Capelle aan den IJssel in dat:

1. Een reguliere laadpaal wordt geplaatst wanneer er voldoende vraag is naar het opladen van elektrische voertuigen.
2. Laadpalen op nieuwe locaties worden geplaatst op basis van aanvragen van e-rijders.
3. Het bijplaatsen van een laadpaal op een bestaande laadlocatie wordt overwogen wanneer de druk op een laadpaal hoog is (gelijk aan of meer dan gemiddeld 250kWh/laadpunt/maand of 25 transacties/laadpunt/maand).
4. Wanneer een nieuwe e-rijder een aanvraag doet, wordt er gekeken of er binnen 200 meter loopafstand al een laadpunt staat met ruimte om te laden. Als dit het geval is wordt de e-rijder naar deze laadpaal doorverwezen.

Afwegingen locatiekeuze: plaatsingscriteria openbare laadpunten

Voor de invulling van de openbare laadbehoefte, worden momenteel voornamelijk locaties geselecteerd op basis van aanvragen voor laadpunten door bewoners en forenzen in Capelle aan den IJssel. De locatieselectie is een behoorlijk intensief traject en gebeurt nu voor elke aanvraag apart. Wanneer de aanvraag wordt gehonoreerd, is de loopafstand vanaf de aanvrager het leidend principe: die mag maximaal 200 meter bedragen.

Op basis van de prognoses voor de openbare laadbehoefte zoals geschetst in hoofdstuk twee, hebben we vooruitgekeken welke locaties geschikt zijn om de groeiende laadbehoefte te ondersteunen. Deze locaties zijn gekozen op basis van de in de bijlage opgenomen plaatsingscriteria. Hierdoor is een locatieselectie per aanvraag niet langer nodig, maar is het mogelijk om een geografisch dekkend netwerk te plannen. Op basis van de prognosekaart en de plaatsingscriteria is een plankaart met potentiële laadlocaties opgesteld. Deze neemt de laadbehoefte voor 2025 als uitgangspunt en voorziet in de laadpunten die benodigd zijn om in de openbare laadbehoefte van bewoners, forenzen en bezoekers te voorzien. De 'ladder van laden' blijft hier van toepassing: e-rijders dienen gebruik te maken van private of semi-openbare laadinfra als ze over private parkeergelegenheid beschikken. De overige laadbehoefte wordt in de openbare ruimte voorzien. Een uitsnede van de plankaart is te vinden in de bijlage. De plankaart zelf is te raadplegen in de online stadsatlas. Aan de hand van de plaatsingscriteria zijn de mogelijke locaties onder andere gepland in gemeenteground, dichtbij Laagspanningskabels (LS-kabels) en zijn gebieden met een hoge parkeerintensiteit zoveel mogelijk ontzien.

De geplande locaties zijn potentiële locaties en niet perse de definitieve locaties. IBOR of nieuwbouwplannen die voor 2025 plaatsvinden, kunnen er bijvoorbeeld voor zorgen dat de situatie verandert en alternatieve locaties geschikter zijn. Denk bijvoorbeeld aan de locatie van (nieuwe) LS-kabels, positie en oriëntatie van parkeervakken en breedte van de straat of stoep.

Voor de definitieve locaties stellen we voor een (verzamel)verkeersbesluit te nemen. Dit bespaart tot zes weken doorlooptijd in het plaatsingsproces. Daadwerkelijke plaatsing van een laadpaal op een nieuwe locatie gebeurt vervolgens op basis van aanvragen door e-rijders. Bijplaatsing van een laadpaal op een bestaande laadlocatie wordt overwogen wanneer de druk op de bestaande laadpaal hoog is.

Om een goede balans te vinden tussen spreiding en clustering van laadpunten, hanteert de plankaart het uitgangspunt om binnen 200 meter van de laadvraag een locatie te voorzien. Wanneer deze geografische dekking is bereikt, wordt daarna voor clustering in de vorm van laadpleinen gekozen. Naar verwachting zal dit de komende jaren nog niet aan de orde zijn, maar we willen nu al wel rekening houden met mogelijke laadpleinen. Daarom inventariseren we waar laadpleinen kunnen komen. Hierbij houden we ook rekening met IBOR projecten en nieuwbouwplannen. Bij het plaatsen van de eerste laadpaal op deze locaties houden we waar mogelijk rekening met een toekomstige uitbreiding tot laadplein.

Op de plankaart is al rekening gehouden met de ontwikkeling van het Rivium (parkeren zal hier in de toekomst 100% op privaat terrein plaatsvinden) en met gebieden waar veel private parkeergelegenheid is zoals de verschillende bedrijventerreinen. In deze gebieden hanteren we het beleid dat de laadbehoefte wordt ingevuld door de private grondeigenaren zelf. De gemeente zal hier geen actieve rol nemen.

Acties

Bovenstaande uitrolstrategie leidt tot de volgende acties:

1. Opstellen verzamelverkeersbesluit voor locaties waar laadpalen kunnen komen.
2. Locaties inventariseren en vervolgens aanwijzen waar laadpleinen kunnen worden gerealiseerd op basis van potentiële clusterlocaties in de plankaart.

Bijlage 1: Plaatsingscriteria openbare laadpalen

Grondeigendom

- De grond is in eigendom van de gemeente.
- De grond is in eigendom van derden, maar beheerd door de gemeente.

Dekking

- Gewenste loopafstand: binnen 200 meter loopafstand van toekomstige vraag naar openbaar laden.
- Bij plaatsing van meer dan één laadpaal hanteren we de volgende logica:
 - Binnen elk hexagoon van 200 meter worden minstens 2, bij voorkeur 3 verschillende locaties gekozen indien er geschikte parkeervakken/havens aan te wijzen zijn (zie onderstaande criteria)
 - Minimaal aantal geclusterde laadpunten: 4 (2 laadpalen)
 - Maximaal aantal geclusterde laadpunten: 10 (5 laadpalen)

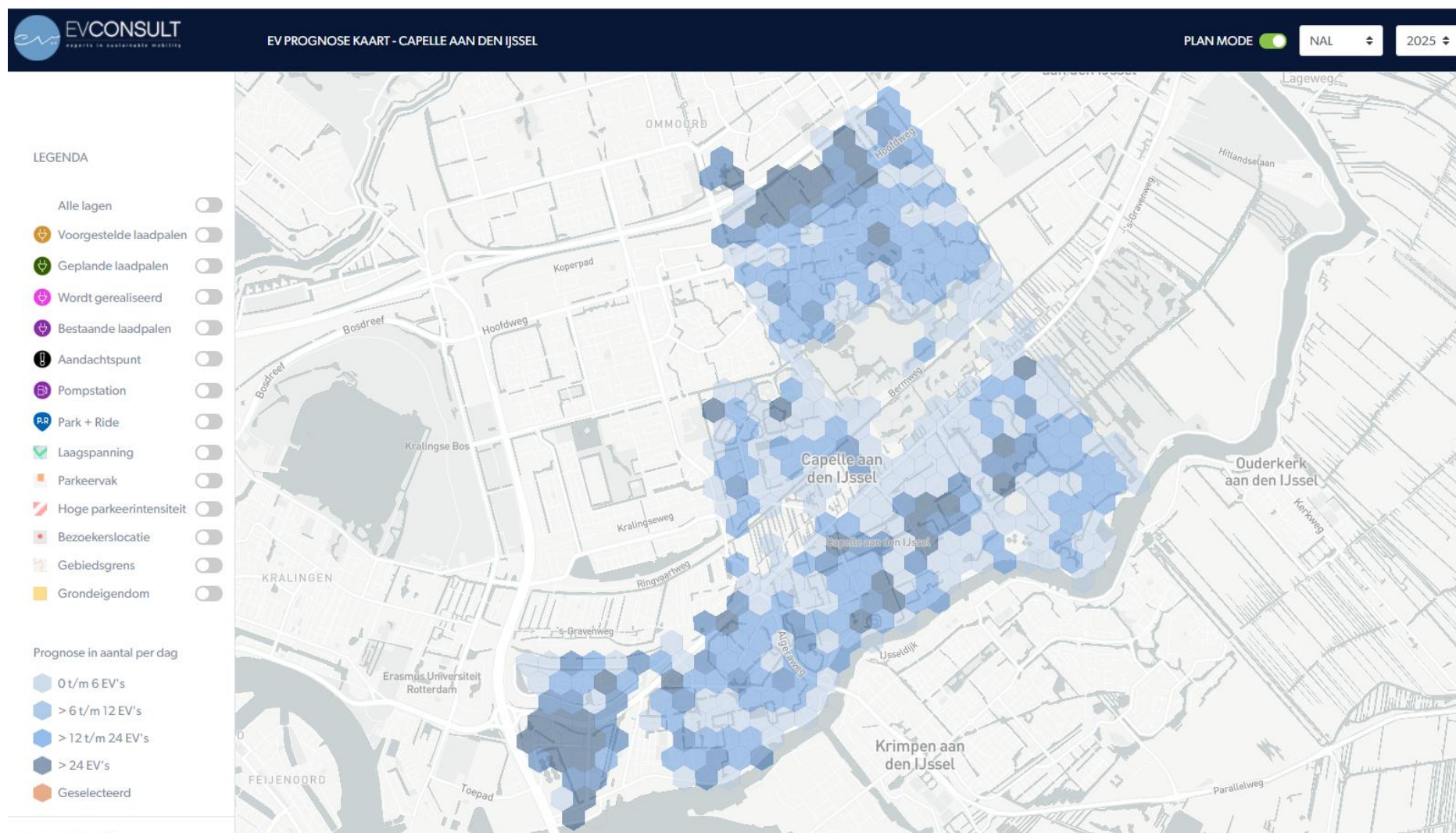
Voorwaarden

- Bij plaatsen houden we rekening met de parkeerdruk, gebieden met een hoge parkeerintensiteit worden zoveel mogelijk ontzien.
- Type parkeerplek, aflopend naar voorkeur: 1) parkeerplein, 2) dwars parkeren, 3) langsparkeren. Er wordt geen gebruik gemaakt van langsparkeren langs 50 km/u wegen.
- De locatie is 24 uur per dag 7 dagen per week publiekelijk toegankelijk en is niet van de openbare weg afgescheiden middels een slagboom of iets dergelijks.
- De ladder van laden wordt gehanteerd: 1) privaat, 2) semi-publiek, 3) publiek.
- Doelgroep bepaald de locatie van de paal. Bewoners centraal in de wijk. Bezoekers / forenzen: zichtlocatie.
- Oriëntatie ten opzichte van bebouwing, aflopend naar voorkeur: 1) blinde gevel, 2) zijgevel, 3) voorgevel. Rekening houdend met wens om auto te zien vanuit de woning.
- Laadpaal en bebording worden niet hinderlijk dichtbij straatmeubilair, afvalcontainers en bomen geplaatst.
- Concentratie of dekking: eerst zorgen voor een dekkend netwerk en dan pas clusteren. Clustering zal waarschijnlijk pas na 2022 van toepassing zijn.
- Voldoende ruimte en geen belemmering van zicht en doorgang:
- Bij voorkeur 120 cm doorloopruimte en minimaal 90 cm,
- Minimaal 45 cm en bij voorkeur 60 cm van de trottoirband,
- Voorkomen struikelgevaar.
- Zo dicht mogelijk bij het LS-net om kosten voor het verleggen en/uitbreiden van kabels te beperken. Tevens bevordert dit de doorlooptijd van plaatsing en voorkomt overlast.

Geen harde voorwaarden, maar wenselijk indien mogelijk

- Groenvoorziening vermijden/ laten staan.
- Monumenten vermijden.
- Schrikstrook vermijden.

Bijlage 2: Prognosekaart



Bijlage 3: Uitsnede plankaart

