

Laadinfrastructuur elektrische voertuigen

Visie op de uitrol in de periode 2021 - 2025



Gemeente Katwijk
2 december 2021





Laadinfrastructuur elektrische voertuigen

Visie op de uitrol in de periode 2021 - 2025

Vastgesteld door de gemeenteraad op 2 december 2021

Voorwoord

We bevinden ons in een boeiende tijd waarin we staan voor een aantal grote maatschappelijke vraagstukken. De energietransitie is daarin een in het oog springende en onvermijdbare opgave. Maar ook de mobiliteitstransitie is cruciaal. Alleen als we slimmer en duurzamer gaan reizen houden we onze woonomgeving leefbaar en bereikbaar voor de volgende generatie. De overgang naar elektrische mobiliteit ligt op het snijvlak van deze twee transities. Elektrisch rijden levert een wezenlijke bijdrage op weg naar een klimaatneutrale samenleving.

Zoals bij veel transities bestaat er eensgezindheid over het doel, maar lijkt het bereiken daarvan nog ver weg. Die opvatting had ik nog niet zo lang geleden ook over elektrisch rijden. Volledig elektrische auto's leken zich voorlopig in de marge te bewegen en bovendien slechts weggelegd voor een selecte groep mensen. De cijfers laten inmiddels een andere werkelijkheid zien. Alle grote automerken bereiden zich voor op grootschalige productie van elektrische auto's en er worden maandelijks nieuwe betaalbare modellen aangekondigd. Het doel lijkt zowaar binnen bereik te zijn; binnen 10 jaar rijdt een aanzienlijk deel van de Katwijkers emissievrij! Het voelt alsof we deelgenoot zijn van een spannende revolutie.

In het document dat voor u ligt beschrijven we hoe de gemeente Katwijk een bijdrage wil leveren aan deze ontwikkeling. De voldoende beschikbaarheid van laadpunten zal een stimulans zijn om over te stappen op een elektrische auto. En zo zetten we samen weer een stap in de transitie naar een duurzamer Katwijk.

Rien Nagtegaal
Wethouder Mobiliteit

Inhoud

1	Elektrische mobiliteit in Katwijk.....	1
1.1	Ontwikkeling elektrische voertuigen in Katwijk.....	1
1.2	Schonere, slimmere en andere mobiliteit.....	3
1.3	Invloed en rol overheid.....	6
1.4	Privé, semipubliek en publiek laden.....	7
1.5	Snelladen versus regulier laden.....	8
1.6	Raakvlakken.....	10
1.7	Afbakening en tijdshorizon.....	12
2	Doelen.....	14
2.1	Stimuleren, faciliteren of reguleren?.....	14
2.2	Laadzekerheid.....	15
2.3	Keuzevrijheid en kwaliteit voor de eindgebruiker.....	16
2.4	Duidelijkheid over gebruik openbare ruimte.....	16
3	Beleidskeuzes.....	17
3.1	Strategische uitrol laadpalen.....	17
3.2	Open marktmodel.....	18
3.3	Laadpalen en de omgeving.....	19
4	Aanpak op hoofdlijnen.....	21
4.1	Plankaart en participatie inwoners.....	21
4.2	Besluitvorming en juridische basis.....	23
4.3	Werkwijze strategisch plaatsen.....	24
4.4	Nieuwbouwgebieden.....	25
4.5	Monitoring.....	26

1

Elektrische mobiliteit in Katwijk

Dit document is tot stand gekomen aan de vooravond van de grootschalige doorbraak van elektrische voertuigen. Elektrisch vervoer heeft de toekomst en dat wil Katwijk faciliteren. Alle autofabrikanten introduceren steeds beter betaalbare elektrische modellen en ook de tweedehands markt voor elektrische voertuigen komt op gang. Om als overheid geen remmende factor te zijn in deze duurzame mobiliteitsontwikkeling is een proactieve houding van de gemeente bij de uitrol van laadinfrastructuur nodig. Deze visie beschrijft de doelen, de beleidskeuzes en de voorgestelde aanpak.

1.1 Ontwikkeling elektrische voertuigen in Katwijk

De verkoop van elektrische auto's stijgt fors. De afgelopen jaren heeft het aantal elektrische voertuigen in Nederland wederom een flinke groei doorgemaakt. Aan het einde van 2020 waren er meer dan 270.000 auto's met een stekker: 3,1% van het wagenpark personenauto's. Het aantal volledig elektrische voertuigen (ook wel Batterij Elektrische Voertuigen, BEV's) nam met bijna 70% toe ten opzichte van het aantal in 2019. Het aantal Plug-in Hybride Voertuigen (PHEV's) kende een toename van 13% ten opzichte van een jaar eerder. De verwachting is dat het aantal volledig elektrische auto's de komende jaren toeneemt tot ca. 1 miljoen in 2025 en circa 1,9 miljoen in 2030.

Ook in Katwijk zien we deze groei. In de navolgende alinea's wordt de ontwikkeling tot nu toe beschreven met een prognose voor de komende jaren.

Huidige werkwijze in Katwijk

In de gemeente Katwijk zijn de afgelopen jaren in vrijwel alle woonbuurten laadpalen geplaatst. Momenteel plaatst alleen het bedrijf Allego laadpalen in Katwijk. Allego plaatst voor eigen rekening en risico een laadpaal en de gemeente draagt zorg voor het benodigde verkeersbesluit. Iedere laadpaal van Allego heeft twee oplaadpunten.

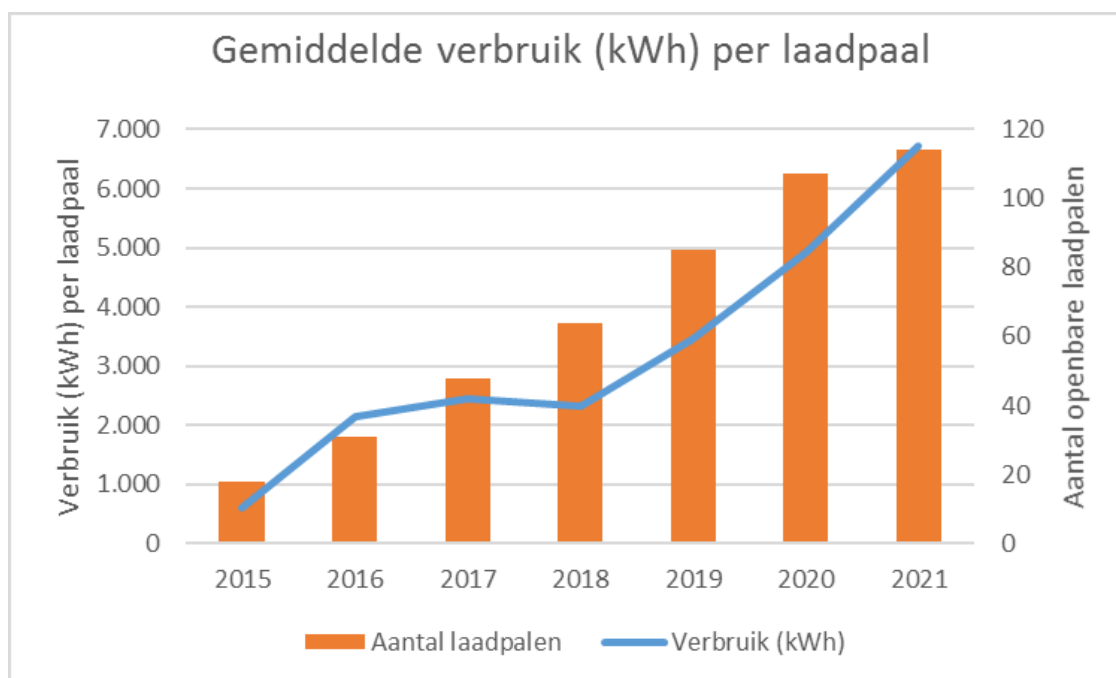
In de huidige werkwijze wordt alleen een laadpaal geplaatst als een inwoner of bedrijf een aanvraag indient. Daarbij wordt getoetst of er al een laadpaal in de omgeving aanwezig is en of de aanvrager parkeergelegenheid op eigen terrein heeft. De gemiddelde doorlooptijd tussen het indienen van de aanvraag en het opleveren van de laadpaal bedraagt 15 tot 20 weken.

Ontwikkeling 2015 - 2021

Momenteel (september 2021) staan er 114 openbare laadpalen in de gemeente Katwijk. Sinds 2015 zijn er gestaag jaarlijks enkele tientallen laadpalen bijgeplaatst.

Naast de hoeveelheid laadpalen is het gebruik van de palen ook toegenomen. Dat betekent dat in de loop van de jaren niet alleen de oorspronkelijke aanvrager gebruik maakt van de paal, maar dat er inmiddels ook buurtgenoten opladen. Dit is weergegeven in onderstaande figuur.

Tegelijkertijd betekent dit dat ondanks de gestage uitbreiding de druk op de bestaande laadpalen in Katwijk nog steeds toeneemt. Daarmee groeit het risico dat een laadpaal binnenkort continu bezet is.

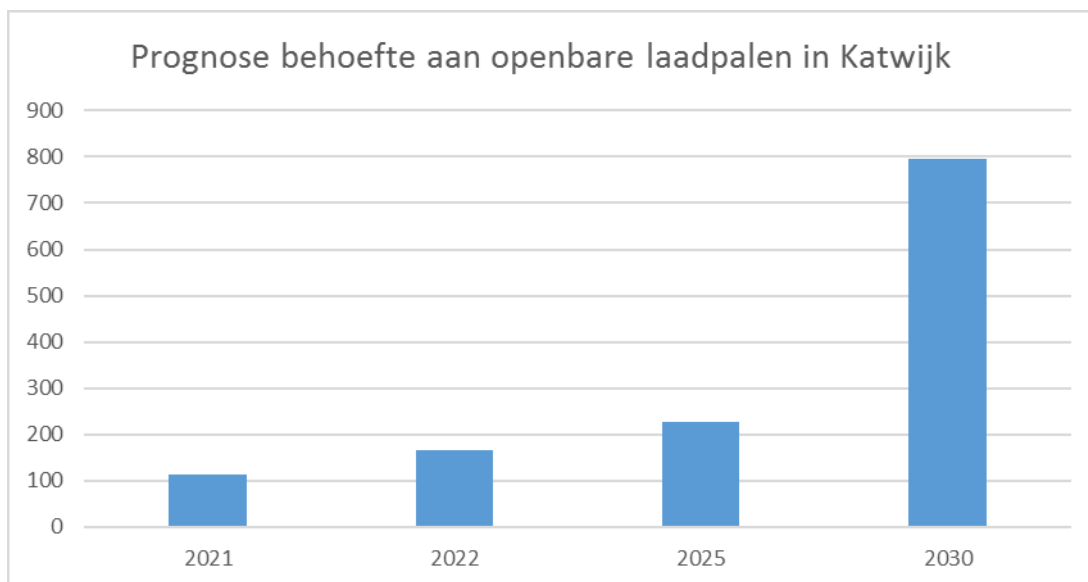


Prognose toekomstige behoefte aan openbare laadpalen

Op basis van de gegevens van de afgelopen jaren, de opbouw van de bevolking van Katwijk en het verwachte toekomstige laadgedrag, is een prognose opgesteld voor de toekomstige behoefte aan laadpalen in de gemeente Katwijk. Er is onderscheid gemaakt naar de laadbehoefte van bewoners, forenzen en bezoekers.

De laadbehoefte groeit niet lineair evenredig met het aantal elektrische auto's. Er is rekening gehouden met een toename van accucapaciteit en dubbelgebruik van laadvoorzieningen. In de volgende figuur (volgende pagina) is af te lezen dat de behoefte aan openbare laadpalen de komende jaren fors stijgt naar circa 800 palen. Concreet betekent dit dat, om deze

geprognostiseerde behoefte bij te houden, de plaatsingssnelheid vanaf nu omhoog moet van circa 20 palen per jaar naar circa 76 laadpalen per jaar.



Het grootste deel van de laadbehoefte is afkomstig van inwoners van Katwijk en bevindt zich dan ook in de woonwijken. In de huidige situatie wordt gerekend met 1 laadpaal per 5 elektrische auto's; vanaf 2025 is dit 1 laadpaal per 8 elektrische auto's. Een klein deel van de behoefte is toegerekend aan forenzen en bezoekers. Deze palen bevinden zich vanzelfsprekend respectievelijk op bedrijventerreinen en bij publiekstrekkers. De behoefte aan laadvoorzieningen voor bezoekers is lager dan bij bewoners en forenzen: circa 1 paal per 40 elektrische auto's.

1.2 Schonere, slimmere en andere mobiliteit

De transitie naar emissieloze voertuigen is onderdeel van een breder pakket aan maatregelen dat de mobiliteit moet verduurzamen. Met enkel elektrisch rijden behalen we het gewenste resultaat niet. In onderstaande figuur zijn ter illustratie maatregelen weergegeven die kunnen vallen onder schonere (zero-emissie), slimmere (thuiswerken, deelmobiliteit) en andere (meer fietsen en openbaar vervoer) mobiliteit. In de navolgende alinea's wordt beschreven hoe de verschillende overheden een bijdrage leveren aan de overgang naar elektrische mobiliteit.



Nationaal beleid

In het Regeerakkoord 2017 'vertrouwen in de toekomst' is opgenomen dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. De landelijke ambitie is om in 2030 1,9 miljoen elektrische auto's te hebben in Nederland, waarvoor 1,7 miljoen laadpunten gerealiseerd moeten worden. Dit is een flinke opgave met een landelijke laadbehoefte van 7,1 TWh. Het streven is om naast personenauto's, ook andere vervoersmodaliteiten zoals het openbaar vervoer, doelgroepenvervoer en vrachtvervoer te elektrificeren.

Mobiliteit is een onderdeel van de puzzel om de uitstoot van broeikasgassen te verlagen. Het overstappen naar elektrisch rijden moet ervoor zorgen dat er op termijn geen fossiele brandstoffen meer hoeven te worden gebruikt. Dat levert een bijdrage aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen (CO₂). Dit vraagt aanvullende inzet van diverse partijen. Ook de inzet van privaat, semipubliek laden en snelladen zal nodig zijn om te voldoen aan de verwachte vraag. Daarnaast kan de technologie een belangrijke rol spelen in het realiseren van een dekkend laadnetwerk.

Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

Op 28 juni 2019 heeft het kabinet het Klimaatakkoord gepresenteerd en is begonnen met de uitvoering. In het akkoord staan meer dan 600 afspraken om de uitstoot van broeikasgassen tegen te gaan. Om de opgave te verwezenlijken is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) als bijlage bij het Klimaatakkoord toegevoegd. Een groot deel van de afspraken uit de NAL moeten op regionaal en gemeentelijk niveau worden uitgevoerd. Daarom is in de NAL afgesproken om samenwerkingsregio's op te richten. De samenwerkingsregio's moeten gemeenten binnen een regio ondersteunen bij de uitrol van laadinfrastructuur en het uitwisselen van kennis.

Katwijk maakt onderdeel uit van de samenwerkingsregio Zuid-West. Dit omvat alle gemeenten in Zeeland en Zuid-Holland met uitzondering van de steden Rotterdam en Den Haag. Holland Rijnland neemt actief deel aan de samenwerkingsregio Zuidwest en vertegenwoordigt hier ook de belangen van onze gemeente.

Strategische agenda duurzaam Katwijk

De gemeente Katwijk heeft in de Strategische agenda Duurzaam Katwijk de inzet voor het duurzaamheidsbeleid vastgelegd. De agenda specificeert de aanpak van de gemeente voor de duurzaamheidsthema's energietransitie, klimaat-adaptieve leefomgeving, circulaire economie en duurzame mobiliteit.

Katwijkse Agenda Mobiliteit

De Katwijkse mobiliteit is in de toekomst schoner, slimmer en anders. Met de Katwijkse Agenda Mobiliteit zetten we in op goede fiets- en wandelroutes, een hoogwaardig ov-netwerk en waar nodig een adequaat autonetwerk. Daarnaast is mobiliteit voor iedereen beschikbaar. Gezocht wordt naar passende duurzame concepten bij de verschillende doelgroepen in Katwijk. Inwoners en bezoekers van Katwijk hebben een volwaardig alternatief voor de auto: de gezonde en schone keuze is de makkelijkste keuze. Hiermee draagt Katwijk niet alleen bij aan Europese klimaatdoelen omtrent het reduceren van CO₂-uitstoot, maar draagt Katwijk ook bij aan haar ambities voor een groene, bereikbare en prettige leefomgeving met oog voor het klimaat, milieu, natuur en de gezondheid van haar inwoners.

De beschikbaarheid van voldoende laadfaciliteiten is een belangrijke pijler in het gemeentelijk maatregelenpakket dat uit de strategische duurzaamheidsagenda volgt.

Hoe duurzaam zijn elektrische auto's?

Elektrische auto's zijn, inclusief productie en recycling van de batterijen, over hun levensduur minder CO₂-belastend dan auto's met een verbrandingsmotor. Over de gehele levenscyclus stoot een elektrische auto, bij gebruik van overwegend grijze stroom, circa 30% minder CO₂ uit ten opzichte van een benzineauto. Bij gebruik van groene stroom is de CO₂-reductie zelfs 70%. Daarnaast stoten elektrische voertuigen geen lokale verontreinigende emissies uit (fijnstof en NOx) en liggen de emissies van remschijven van EV's 25% lager dan voor conventionele voertuigen. Dit komt doordat de elektromotor ook als rem werkt. Dit heeft twee voordelen: de batterij wordt weer opgeladen en de remblokken worden minder gebruikt.

Het produceren van de batterij heeft invloed op de duurzaamheid van een elektrische auto. De batterijen scoren echter hoog op duurzaamheid. Dit komt omdat de batterijen uit auto's een tweede leven krijgen als buffer in het energienet of als thuisopslag voor zonne-energie.

Als een gebruikte batterij niet meer kan worden ingezet voor een tweede leven kunnen de grondstoffen worden teruggewonnen en hergebruikt. Op dit moment kan ca. 70% van de grondstoffen worden teruggewonnen. Naar verwachting zal de toenemende vraag naar (grondstoffen voor) batterijen ervoor zorgen dat accu's grootschalig gerecycled worden en wordt een batterij een nagenoeg circulair product.

1.3 Invloed en rol overheid

De ontwikkeling van elektrische auto's is primair een zaak tussen autofabrikanten, die elektrische modellen aanbieden, en automobilisten die graag een elektrische auto kopen of leasen. Toch is een belangrijke rol weggelegd voor de overheid om de snelheid van deze ontwikkeling in duurzame mobiliteit te stimuleren en faciliteren.

Rijksoverheid: stimuleringsmaatregelen

Het rijk stimuleert elektrisch rijden. In het klimaatakkoord wordt ingezet op een geloofwaardig pad naar verkoop van 100% emissieloze nieuwe voertuigen in 2030. Er zijn belangrijke stimulerende beleidsmaatregelen voor elektrisch rijden opgenomen in het klimaatakkoord. Dit betreft:

- De Subsidie Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP). De subsidieregeling is voor zowel nieuwe als gebruikte elektrische personenauto's en loopt van 1 juli 2020 tot 1 juli 2025, tenzij het budget (totaal € 17,2 miljoen) eerder op is.
- Tot 2025 zijn volledig elektrische auto's vrijgesteld van wegenbelasting en BPM.
- Tot 2025 zijn gunstige bijtellingstarieven van toepassing op de eerste € 40.000 van de waarde van een volledig elektrisch voertuig.

Regelgeving

Regelgeving levert een bijdrage aan de uitrol van laadinfrastructuur. Als gevolg van de tweede herziening van de Europese richtlijn energieprestatie gebouwen (EPBD III, zoals vastgesteld op 10 juli 2018) dienen lidstaten hun bouwvoorschriften aan te passen ter ondersteuning van de

uitrol van laadinfrastructuur op parkeerterreinen bij woning- en utiliteitsbouw. De laadinfrastructuur-verplichtingen uit de EPBD III-richtlijn worden opgenomen in het Bouwbesluit 2012 en zijn sinds maart 2020 van kracht.

Uit de richtlijn vloeit voort dat voor de oplevering van nieuwe woning- en utiliteitsbouw oplaadpunten en leidinginfrastructuur gerealiseerd moeten worden.

- 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.
- 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.

Regio: Regionale Energiestrategie en samenwerking

Naast in de hiervoor genoemde NAL-samenwerkingsregio wordt ook in Holland Rijnland samengewerkt op het vlak van duurzame mobiliteit. Gezamenlijk is de regionale energiestrategie (RES) opgesteld, waarin ook duurzame mobiliteit is opgenomen. Duurzame mobiliteit is ook een aanzienlijk deel in de Regionale Strategie Mobiliteit, die medio 2021 is vastgesteld.

Op het gebied van elektrisch rijden vindt binnen Holland Rijnland veel kennisuitwisseling plaats. Onderwerpen zoals snellaadstations, elektrisch varen en duurzame logistiek, zijn bij uitstek geschikt om op regionaal schaalniveau op te pakken.

Gemeente: plaatsingsbeleid

Aanvullend op de in de voorgaande alinea's beschreven activiteiten is de meest concrete taak van de gemeente het faciliteren van elektrisch rijden met behulp van een goed werkend plaatsingsbeleid. Het is daarbij van belang scherp te formuleren welke doelen worden nagestreefd, welke rol de gemeente kiest en op welke manier de gemeente de belangen van haar inwoners behartigt, elektrische automobilist of niet.

1.4 Privé, semipubliek en publiek laden

Onderzoek en de praktijk wijzen uit dat wanneer een automobilist met elektrische auto (EV-rijder) de mogelijkheid heeft een privé laadpunt te plaatsen en te gebruiken, dit de sterke voorkeur heeft. Laden is zo het goedkoopst en er is 100% garantie op beschikbaarheid. In Katwijk kan circa 11% van de huishoudens op eigen terrein laden. De overige 89% is aangewezen op de laadpaal in de openbare (parkeer)ruimte. Daarnaast is er een laadbehoefte in semipublieke ruimte zoals parkeergarages en -terreinen.

Laadgedrag

De EV-rijder laadt op bij de plek waar het goed uitkomt in de zin van tijd, geld of comfort. Een EV-rijder laadt daarom bij voorkeur op het begin- of eindpunt van zijn reis en niet onderweg. Dit betekent dat er waar mogelijk thuis of op het werk en anders op openbare laadplekken wordt geladen.

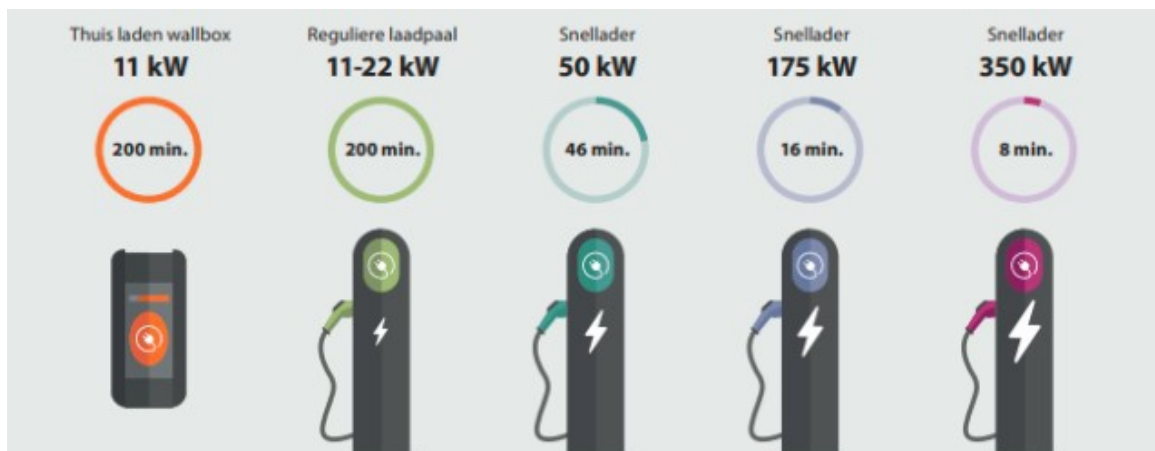
De huidige vloot elektrische auto's bestond tot kort geleden grotendeels uit plug-in hybride voertuigen. Deze zijn na een enkele rit vaak leeg en moeten weer worden opgeladen. Sinds oktober 2019 is het aantal volledig elektrische auto's in de meerderheid. Volledig elektrische auto's hebben een groter elektrisch bereik en hoeven niet elke dag op te laden. Volgens het CBS rijdt een personenvoertuig gemiddeld 13.000 kilometer per jaar, wat neerkomt op circa 32 kilometer per dag. Met een gemiddelde actieradius van circa 300 kilometer betekent dit dat er maar één keer per vier tot vijf dagen geladen hoeft te worden. Zakelijke rijders rijden circa 55 km per dag, maar ook met een dergelijk gebruik is dagelijks laden niet nodig. De verwachting is dat de gemiddelde actieradius van elektrische auto's verder stijgt en daardoor het aantal laadtransacties verder afneemt.

We zien deze ontwikkelingen terug in analyses van gebruiksdata van bestaande laadpalen. Waar voorheen één laadpaal per elektrische auto werd geplaatst, neemt het aantal gebruikers per laadpaal toe. Een openbare laadpaal bedient steeds meer gebruikers zoals deze publieke voorziening ook bedoeld is.

1.5 Snelladen versus regulier laden

Het overgrote deel van de laadtransacties vindt plaats aan 'gewone' laadpalen bij de vertrek- en bestemmingslocaties. Dit is logisch vanuit verschillende perspectieven. Het is goedkoper, vraagt minder ingrijpende aanpassingen aan het elektriciteitsnetwerk, is beter te beheersen (bijv. door 's nachts te laden als er veel windenergie beschikbaar is en weinig energievraag) en is comfortabel voor de gebruikers. Voor de gebruiker is het voordeel dat tijdens de reis een tussenstop om te 'tanken' veelal niet meer nodig is. Snelladers zijn echter ook onmisbaar om de transitie naar EV te maken en dienen een aantal doelen:

- als voorziening voor E-rijders die verder rijden dan hun actieradius toelaat, vergelijkbaar met het tanken van een brandstofauto;
- als voorziening voor veelrijders, zoals taxi's die meerdere keren op één dag hun batterij moeten opladen;
- als overloop voor plekken waar onvoldoende gewone laders beschikbaar zijn.



Snelladers ontwikkelen zich ook snel (hogere vermogens), waardoor het laden steeds sneller gaat. Echter, snelladen gaat in vergelijking met brandstof tanken nog steeds langzaam. Snelladen is voor de particuliere E-rijder voornamelijk een (nood)oplossing voor lange ritten. Op enkele strategische locaties in de regio zijn een beperkt aantal snelladers noodzakelijk. Dit vanwege de verwachte vraag naar snelladen vanuit veelrijders zoals taxi's, doelgroepenvervoer en logistieke dienstverleners. Gewone laadpalen en snelladers zijn niet concurrerend maar complementair. We hebben een goede mix nodig van 'gewone' en 'snelle' laadpalen om de transitie naar duurzame mobiliteit te maken.

In de omgeving van Katwijk zijn er snelladers aanwezig op de verzorgingsplaatsen langs de A44 en bijvoorbeeld op de parkeerplaats bij de Mc Donalds langs de Tjalmaweg. De locaties voor snellaadstations worden in regionaal verband en in overleg met de markt gezamenlijk ter hand genomen. Dit valt dan ook buiten de scope van deze visie.



1.6 Raakvlakken

In de navolgende alinea's is een aantal onderwerpen beschreven, dat raakt aan deze visie.

Private laadvoorzieningen

Laadvoorzieningen op eigen terrein bij woningen en bedrijven leveren een belangrijke bijdrage aan de hoeveelheid laadpunten en voorkomen onnodige druk op de openbare ruimte.

Bij realisatie van laadinfrastructuur bij Verenigingen van Eigenaren (VvE) speelt soms nog de discussie over de veiligheid van oplaadinfrastructuur in afgesloten parkeergarages. Daar kan de gemeente een beperkte rol in vervullen, bijvoorbeeld door voorlichting over rechten, plichten en mogelijkheden uitgelegd staan over elektrische auto's binnen de VvE. In beginsel worden VVE-plekken beschouwd als parkeerplaatsen op eigen terrein waar bewoners zelf laadpunten kunnen realiseren. Er dient wel rekening te worden gehouden met de veiligheidssituatie ter plaatse.

Verlengde private aansluiting

Wij werken niet mee aan verzoeken om in de openbare ruimte privé-laadpalen te realiseren of om via een kabel over of door gemeentelijke grond vanaf de woning te laden; de zogenaamde verlengde private aansluiting. De gemeente Katwijk heeft enkele jaren terug deelgenomen aan een landelijke pilot naar de werking van verlengde private aansluitingen. Uit deze studie bleken de nadelen in de praktijk niet op te wegen tegen de voordelen voor de individuele gebruiker. Sinds 2016 wordt deze constructie dan ook niet langer toegestaan.

De belangrijkste conclusies waren als volgt:

- De laadplek wordt in de praktijk gezien als een privéparkeerplaats, ook al is dit juridisch niet zo aangewezen. Hierdoor wordt de beschikbare parkeercapaciteit in de straat niet efficiënt gebruikt.
- De constructie levert veel administratieve “rompslomp” voor de gemeente met verschillende contractpartners, die in het algemeen geen professionele partij zijn.
- Bij verhuizing van de eigenaar blijkt het voortzetten van de verantwoordelijkheid voor de laadpaal geen vanzelfsprekendheid.
- De laadpaal in de openbare ruimte is aangesloten op een private huisaansluiting. Dit levert risico's met betrekking tot aansprakelijkheid en veiligheid bij calamiteiten.

Parkeergarages

Recentelijk zijn afspraken gemaakt in een convenant tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de VEXPAN (platform voor parkeren) om op grote schaal laadvoorzieningen in parkeergarages aan te brengen. Concrete doestelling die de betrokken partijen hebben vastgelegd, is dat er in 2025 bij gemiddeld 5% van de parkeerplekken in parkeergarages een laadpunt is, en in 2030 bij gemiddeld 10% van de plekken. Die percentages zijn gebaseerd op het totale aantal laadpunten dat de komende jaren naar verwachting nodig is.

Een punt van aandacht is de brandveiligheid in parkeergarages bij de aanleg van laadvoorzieningen. Elektrische auto's zijn in beginsel niet brandgevaarlijker dan fossiele brandstofauto's. Wel heeft een brand met moderne auto's met meer kunststof (zowel elektrisch als met fossiele brandstof) andere gevolgen en vereist het een andere manier van blussen. In het Bouwbesluit 2012 zijn voor de aanleg van laadvoorzieningen in garages prestatie-eisen opgenomen. Een veiligheidsexpert kan beoordelen of extra maatregelen nodig zijn bij de aanleg van laadvoorzieningen.

In Katwijk zijn al laadvoorzieningen aanwezig in de parkeergarage Boulevard en Tramstraat.

Gehandicaptenparkeerplaats

Automobilisten met een gehandicapten parkeerkaart én een elektrische auto kunnen hun auto laden bij een publieke laadpaal in de omgeving. Wanneer men ook een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats op kenteken heeft, moet bezien worden of, rekening houdend met de plaatsingsvoorwaarden, een laadpaal op deze locatie geplaatst kan worden. In alle gevallen zal het bij een aanvraag door een gehandicapte met eigen parkeerplaats en elektrische auto gaan om het bieden van maatwerk.

Hoe zit het met waterstof?

Waterstof is geschikt om voertuigen te laten rijden. Net als een batterij is waterstof niet de directe energiebron maar een opslagmedium voor energie. Een auto met een waterstoftank en brandstofcel (Fuel Cell; FC) zet waterstof om in elektriciteit en water. Deze energie wordt in een accu opgeslagen en vervolgens gebruikt voor de aandrijving van de elektromotor in de auto. Een waterstofauto is dus een elektrisch voertuig, maar dan met een waterstoftank in plaats van een grote accu. Het voordeel van een waterstofauto ten opzichte van een batterij-EV is een grotere actieradius en een waterstoftank die snel te vullen is. Waterstof wordt nog niet op grote schaal op duurzame wijze geproduceerd. Bovendien is het rijden op waterstof circa drie keer minder efficiënt dan op elektriciteit en is het aantal waterstoftankstations summier. De aankondigingen van nieuwe automodellen van het grootste deel van de automerken richten zich op batterij-elektrisch. Gezien de schaa sprong van EV's blijven wij ook de ontwikkeling van waterstof als regulier alternatief voor personenvervoer volgen. Voor zwaar transport, zoals scheepvaart, vrachtwagens en bussen, liggen hier op dit moment meer kansen. We zien de ontwikkelingen van batterij- en waterstof elektrische auto's dus niet als concurrerend met elkaar, maar complementair aan elkaar.

Openbaar vervoer

In 2030 moet het Openbaar Vervoer CO₂-neutraal zijn. In de nieuwe OV-concessie, die momenteel door de provincie Zuid-Holland wordt voorbereid, worden eisen ten aanzien van het emissieloze materieel opgenomen.

Ook wordt momenteel een onderzoek uitgevoerd naar geschikte locaties voor het laden van elektrische bussen. Dit zou bij bushaltes kunnen (bijvoorbeeld met een zogenaamde pantograaf) en in de remise om 's nachts volledig vol te laden.

Fiets

Sinds 2017 worden in Nederland meer fietsen mét hulpmotor verkocht dan zónder. Deze stijging is het afgelopen jaar door de Corona crisis nog sneller gegaan. Meer dan een kwart van de afgelegde fietskilometers wordt op een E-bike gemaakt. Alhoewel een groot deel van deze kilometers nog recreatief is, neemt ook het aandeel van de E-fiets binnen het woon-werk en woonschool verkeer steeds meer toe. Elektrische fietsen zijn een goed alternatief voor de korte en middellange afstanden. Elektrische fietsen worden in de praktijk vaak thuis opgeladen, omdat de actieradius ruimschoots groter is dan de afgelegde afstand met de dagelijkse fietsritten. Wel kan het zinvol zijn om de behoefte aan laadpunten bij toeristische hotspots te onderzoeken. In de praktijk betreffen dit veelal particuliere initiatieven, zoals bij horecagelegenheden.

Binnenvaart en pleziervaart

In de binnenvaart worden goederen en personen over het water binnen de kustlijn vervoerd met schepen. Aandrijving van binnenvaart schepen gebeurt nu nog veelal door fossiele brandstoffen. Het Klimaatakkoord vraagt ook om verduurzaming van deze transportsector. Er zijn landelijk meerdere initiatieven om de binnenvaart te verduurzamen. In juni 2020 is het initiatief 'ZES' gelanceerd. 'ZES' staat voor Zero Emission Services. Dit is een consortium dat de binnenvaart verduurzaamt door verwisselbare batterijcontainers te verhuren aan binnenvaartondernemers. Het eerste schip dat hier gebruik van maakt, is het schip de Alphenaar van Heineken, dat sinds september 2021 vaart tussen Alphen aan den Rijn en Moerdijk. Op kleinere schaal is de veerpont in Valkenburg al een elektrische boot.

Binnen de pleziervaart wordt al langer gebruik gemaakt van elektrische motoren, maar nog niet op grote schaal. Daar waar de motoren verder ontwikkeld werden, was er vaak geen ontwikkeling in de boten. Hiermee was de snelheid en het bereik van een elektrische plezierboot vaak laag. In verschillende gemeenten, waaronder Leiden, is als pilot gestart met het aanbieden van een laadmogelijkheid voor elektrische pleziervaart.

Slim laden en Vehicle-to-Grid

Andere belangrijke ontwikkelingen zijn slim laden en Vehicle-to-Grid (V2G). Slim laden houdt in dat er gevarieerd wordt met de laadsnelheid afhankelijk van bijvoorbeeld de prijs of beschikbaarheid van duurzame energie. Een hieraan gerelateerde ontwikkeling is V2G-technologie. Deze maakt het mogelijk dat elektriciteit van het voertuig wordt geleverd aan het elektriciteitsnet.

1.7 Afbakening en tijdshorizon

Deze visie richt zich op de laadinfrastructuur voor motorvoertuigen in het openbaar gebied in de gehele gemeente Katwijk. Het gaat daarbij om reguliere laadpalen; snellaadstations worden vooralsnog buiten beschouwing gelaten.

De snelle ontwikkeling van de elektrische voertuigen maakt het lastig om te voorspellen hoe de situatie over 10 jaar er uit zal zien. Er wordt gewerkt met de prognoses voor 2025 en 2030. De tijdshorizon voor deze visie is dan ook het jaar 2025 met een doorkijk naar 2030. Naar verwachting is een herijking van het beleid voor 2025 wenselijk.

In de navolgende hoofdstukken wordt beschreven welke doelen de gemeente Katwijk nastreeft wat betreft laden in het openbaar gebied en hoe dit doorwerkt in beleidskeuzes en nadere regels.



2 Doelen

Het plaatsen van laadinfrastructuur is de pioniersfase voorbij. Waar in het verleden per casus de beste oplossing werd gezocht, verlangt de exponentieel groeiende vraag naar laadinfrastructuur een meer planmatige aanpak. Bij het ontbreken van een heldere visie op openbaar laden ontstaat het risico dat er onvoldoende invulling wordt gegeven aan onze doelstellingen en ambities op het gebied van duurzame mobiliteit en de transitie naar emissievrij vervoer. We willen voorkomen dat bewoners in hun afwegingen rond de aanschaf van een auto kiezen voor een fossielebrandstofauto omdat de beschikbaarheid van laadinfrastructuur achterblijft.

Dit hoofdstuk beschrijft de doelen die we nastreven bij de uitrol van laadinfrastructuur in de gemeente Katwijk.

2.1 Stimuleren, faciliteren of reguleren?

Voordat de uitgangspunten voor het beleid kunnen worden bepaald is het goed om vast te leggen welke houding de gemeente Katwijk wil aannemen. Grofweg is er een onderscheid te maken tussen het stimuleren, faciliteren, reguleren en het beperken van nieuwe laadinfrastructuur.

- *Stimuleren*
Gemeenten met vergaande duurzaamheidsambities hebben elektrisch vervoer hoog op de agenda staan. Ze willen daarom de aanleg en spreiding van zowel publieke als private laadinfrastructuur aansporen en regisseren, voor zowel inwoners als bezoekers. Voor de laadinfrastructuur betekent dit vaak publieke laadpalen (mee)financieren en plaatsen, zowel op basis van aanvraag als zelf actief plaatsen.
- *Faciliteren*
Andere gemeenten willen dat de e-rijders in hun gemeenten zich in ieder geval geen zorgen hoeven te maken over laadinfrastructuur. Om deze ambitie waar te maken garanderen ze publieke laadinfrastructuur voor e-rijders die niet op eigen terrein kunnen laden. Faciliterende gemeenten maken laadvoorzieningen in de openbare ruimte mogelijk en bieden actief ruimte aan aanbieders.

- *Reguleren*
Sommige gemeenten kiezen ervoor zelf geen regie te voeren over de aanleg en spreiding, maar marktontwikkelingen ook niet in de weg te zitten. Ze stellen beleid op zodat ze in hun rol als beheerder van de openbare ruimte de activiteiten kunnen reguleren. Daarvoor stellen ze in ieder geval plaatsingscriteria op waarop initiatieven voor oplaadlocaties vanuit de markt worden getoetst.
- *Beperken*
Gemeenten zouden ervoor kunnen kiezen om laadpalen in de openbare ruimte in sommige gebieden beperkt toe te staan, bijvoorbeeld in oude stadskernen. Om te kunnen afwijzen hebben ze beleid opgesteld.

In Katwijk kiezen we voor een mix van stimuleren, faciliteren en reguleren, waarbij het zwaartepunt bij faciliteren ligt. Op die manier willen we garanderen dat de laadinfrastructuur geen beperkende factor wordt, dat de eindgebruikers kunnen rekenen op goede kwaliteit en dat de realisatie met de juiste aandacht voor de omgeving ter hand wordt genomen. In de navolgende drie paragrafen is uitgewerkt tot welke concrete uitgangspunten voor het beleid dit leidt.

2.2 Laadzekerheid

Het streven is dat het laadnetwerk in Katwijk laadzekerheid nagenoeg kan garanderen. Dit betekent dat er, nu en in de toekomst, voldoende laadpalen met genoeg vrije laadpunten zijn, zodat automobilisten die moeten opladen niet (te) vaak worden geconfronteerd met al bezette laadplekken.

Uitgangspunt is dat alle inwoners, die niet kunnen beschikken over een laadpunt op eigen terrein, op een redelijke loopafstand een openbare laadplek hebben. We accepteren dat, net als bij parkeren in de openbare ruimte geldt, het laden niet altijd voor de eigen deur kan. Een openbare laadplek kan door iedereen met een elektrische auto worden gebruikt. Het is dus geen gereserveerde plek voor een individuele elektrische rijder.

Om de laadzekerheid ook in de toekomst te kunnen garanderen, is een versnelling van de uitrol van laadinfrastructuur noodzakelijk. Enkel reageren op individuele aanvragen voor een laadpaal biedt onvoldoende snelheid om de groei van de elektrische vloot bij te houden. We kiezen dus voor een programmatische plaatsingsstrategie, waarbij grotere aantallen laadpalen gefaseerd op strategisch gekozen locaties kunnen worden geplaatst.

2.3 Keuzevrijheid en kwaliteit voor de eindgebruiker

De ontwikkelingen op het gebied van elektrische mobiliteit gaan erg snel. De komende jaren verwachten we steeds nieuwe technieken, nieuwe aanbieders en nieuwe arrangementen in het speelveld van elektrisch laden. We willen dat onze inwoners optimaal kunnen profiteren van nieuwe mogelijkheden en voor een goede prijs-kwaliteitverhouding hun voertuig kunnen opladen.

Om dit doel te verwezenlijken bieden we in de gemeente Katwijk de ruimte aan alle aanbieders van laadvoorzieningen, zodat een gezonde marktwerking ontstaat. Tegelijkertijd maken we goede afspraken met deze aanbieders, bijvoorbeeld op het gebied van veiligheid, duurzaamheid en hun dienstverlening.

2.4 Duidelijkheid over gebruik openbare ruimte

Laadlocaties mogen niet als een verrassing komen voor de buurt. We brengen potentiële laadlocaties zoveel mogelijk in kaart en doen dit in overleg met inwoners, ondernemers, wijkverenigingen en andere stakeholders in een participatief proces. We communiceren hierbij helder over het waarom en waar. Het is voor alle belanghebbenden duidelijk welke procedures worden gevolgd en welke rechten zij hebben. We scheppen perspectief voor potentiële elektrische rijders door de laadlocaties vooraf online op een kaart weer te geven.

We zoeken steeds een balans tussen het aanbod aan laadplekken en reguliere parkeerplaatsen. Het aanbod aan laadplekken moet daarbij zo flexibel mogelijk meegroeien met de laadbehoefte. Zo kan het zijn dat er twee of meer laadplekken op een locatie worden gerealiseerd, maar dat niet direct alle plekken exclusief worden gereserveerd als oplaadplek door middel van een verkeersbesluit. Met deze werkwijze is het effect op de parkeerdruk in de omgeving minimaal.



3

Beleidskeuzes

De in het vorige hoofdstuk geformuleerde doelen leiden tot concrete beleidskeuzes die de aanpak voor de komende jaren bepalen.

3.1 Strategische uitrol laadpalen

Tot nu toe worden laadpalen alleen op aanvraag van een automobilist geplaatst. Het voordeel daarvan is dat er gegarandeerd direct minimaal één gebruiker is. Het nadeel van deze aanpak is dat er relatief veel werk moet worden gestoken in iedere individuele aanvraag en dat de doorlooptijd voor besluitvorming en realisatie lang is. Deze aanpak is bij het groeiend aantal aanvragen niet vol te houden.

De verwachte groei van het aantal elektrische auto's vraagt om een meer planmatige uitrol van nieuwe laadpalen. Om de laadzekerheid te kunnen blijven bieden worden laadpalen strategisch geplaatst, waarbij gebruik wordt gemaakt van de prognoses die op buurniveau zijn opgesteld. Door de planning, besluitvorming en realisatie van laadpalen geclusterd uit te voeren, kan meer snelheid worden gemaakt en worden de kosten van (en werkdruk op) de ambtelijke organisatie verlaagd.

De plaatsingsstrategie die de komende jaren wordt gehanteerd is als volgt opgebouwd:

- Eerst wordt gestreefd naar een gelijkmatige verdeling van laadpalen over de gebieden waar laadbehoefte wordt verwacht, zodat alle gebruikers de beschikking hebben over een laadpaal binnen een loopafstand van circa 200 meter. Een laadpaal heeft minimaal twee laadplekken.
- Bij verdere groei van de laadbehoefte wordt niet langer verspreid aangelegd, maar wordt het aanvullende aanbod gerealiseerd in zogenaamde laadpleinen.



Figuur: voorbeeld laadplein

3.2 Open marktmodel

Nu de plaatsingsstrategie wordt gewijzigd is het een goed moment om de dagelijkse werkwijze en de rol van de gemeente daarin te evalueren.

Grofweg zijn er wat betreft de rol van de gemeente drie verschillende modellen te overwegen:

1. De gemeente als opdrachtgever: de gemeente verleent op basis van specificaties de opdracht voor het plaatsen van laadpalen. De gemeente betaalt de investering en is eigenaar van de laadpalen, zoals dit ook voor verkeerslichten of prullenbakken het geval is.
2. De gemeente als concessieverlener: de gemeente geeft één aanbieder van laadpalen op basis van een programma van eisen gedurende een aantal jaren het alleenrecht op het plaatsen en exploiteren van laadpalen.
3. De gemeente als vergunningverlener: de gemeente verleent aanbieders van laadpalen, die voldoen aan de voorwaarden, toestemming voor het plaatsen en exploiteren van laadpalen. Er kunnen meerdere aanbieders tegelijkertijd actief zijn in de gemeente.

In het eerste model ligt het financiële risico volledig bij de gemeente, terwijl bij de andere twee het risico gedeeltelijk of volledig bij de aanbieder ligt. In het eerste model is de gemeente ook verantwoordelijk voor de investeringen. Daarbij dient te worden aangetekend dat de business case voor de exploitatie van laadpalen zich positief lijkt te ontwikkelen.

In de eerste twee modellen heeft de gemeente meer invloed op de uitrolsnelheid, de techniek en de tarieven, terwijl dit bij in het derde model (binnen beleidsregels) meer aan de markt wordt overgelaten.

In het tweede model liggen de afspraken voor langere tijd vast, terwijl in het eerste en derde model er sprake is van meer flexibiliteit om het beleid tussentijds aan te passen.

Een belangrijke overweging volgt uit de snelle ontwikkelingen op het gebied van laadtechniek en de verwachting dat er op de markt nieuwe toetreders zullen komen. Het is van belang zo goed mogelijk te profiteren van innovaties op het gebied van laden. Ook is het in het belang van de eindgebruiker dat er zo veel mogelijk keuzevrijheid ontstaat qua laadvoorzieningen en type laadabbonnementen. In Katwijk wordt er dan ook gekozen voor het vergunningenmodel. Er wordt nadrukkelijk gestreefd naar meerdere aanbieders op de Katwijkse markt; er is dus sprake van een open marktmodel.

We staan dus toe dat marktpartijen de openbare ruimte in Katwijk gebruiken om hun dienst aan te bieden en omzet te genereren. Dat is gerechtvaardigd omdat deze partijen ook zelf verantwoordelijk zijn voor de investeringen en bedrijfsrisico lopen ten aanzien van de exploitatie. Echter, de business case voor de laadpalen ontwikkelt zich positief. Het is dan ook opportuun om een bijdrage in de kosten voor vergunningverlening in rekening te brengen bij de aanbieder van laadpalen. Er wordt dan ook voorgesteld leges te heffen voor de ontheffingaanvraag, behorende bij de plaatsing van een laadpaal. Eventuele aanvullingen vergoedingen voor het in gebruik nemen van de openbare ruimte worden niet in rekening gebracht, aangezien dit mogelijk de uitroelsnelheid frustreert en daarmee conflicteert met het doel laadzekerheid voor onze inwoners te bieden.

3.3 Laadpalen en de omgeving

Bij plaatsing van straatmeubilair, zoals laadpalen, is het van belang de juiste aandacht te geven aan de omgeving. In de huidige situatie wordt per laadpaal een verkeersbesluit genomen en op de gebruikelijke wijze gepubliceerd. Naast de reguliere bezwaarmogelijkheid is de locatiekeuze niet in samenspraak met de omgeving tot stand gekomen. Ook wordt de kans steeds groter dat kort na een besluit in dezelfde buurt weer een nieuw laadpaalbesluit moet worden gepubliceerd. Deze werkwijze is zeer arbeidsintensief en zorgt voor een relatief grote hoeveelheid bezwaren uit de buurt.

De huidige situatie vraagt om een meer gestructureerde aanpak waarbij de omgeving beter wordt betrokken. Dit moet leiden tot efficiëntere bedrijfsvoering, kortere doorlooptijden en hogere tevredenheid bij onze inwoners.

Om dit te bereiken worden de volgende keuzes vastgelegd:

- Alle exacte potentiële locaties voor nieuwe laadpalen worden op een digitale kaart gezet. Dit betreft individuele locaties en laadpleinen, gebaseerd op loopafstanden en de uitgevoerde prognoses.

- Alle inwoners en bedrijven in Katwijk wordt gevraagd te reageren op de concept-kaart en eventueel voorstellen te doen voor alternatieve locaties. Op basis van deze reacties wordt de definitieve kaart vastgesteld.
- In nieuwbouwgebieden worden de laadlocaties integraal verwerkt in het stedenbouwkundig plan van het gebied, opdat deze gelijk met nieuwbouw kunnen worden opgeleverd.
- Er worden verzamel-verkeersbesluiten gemaakt voor meerdere locaties tegelijk. Daarbij geldt als uitgangspunt dat de laadpalen in het betreffende besluit binnen een jaar worden gerealiseerd.



4

Aanpak op hoofdlijnen

Met de beschreven beleidslijn in de voorgaande hoofdstukken is het nodig een aantal zaken te wijzigen rondom de werkwijze, inspraak en bijvoorbeeld besluitvorming. In de navolgende paragrafen wordt aangegeven op welke manier het beleid wordt uitgewerkt in concrete stappen.

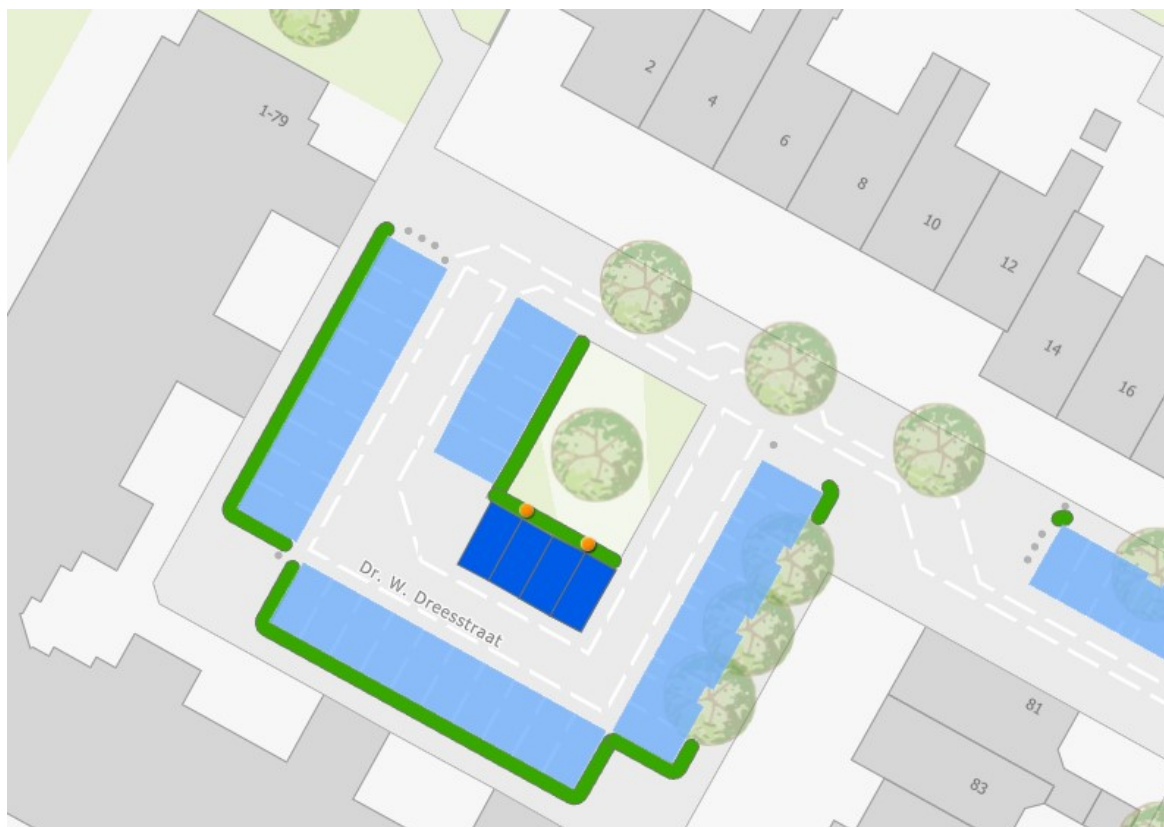
4.1 Plankaart en participatie inwoners

Op basis van de geprognosticeerde behoefte aan openbare laadpalen in het jaar 2025 is een zogenaamde plankaart opgesteld, waarin alle potentiële nieuwe locaties voor laadpalen exact zijn aangegeven. Deze kaart is in een digitale omgeving aangemaakt en is door alle inwoners te raadplegen.

Bij het samenstellen van de plankaart zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De loopafstand tot iedere woning bedraagt maximaal 200 meter.
- Als aan het loopafstand-criterium is voldaan en er blijken op basis van de prognose nog meer laadpunten in een buurt nodig te zijn, dan worden laadpalen geclusterd in zogenaamde laadpleinen.
- Bij iedere laadpaal zijn minimaal twee parkeerplaatsen beschikbaar.
- Laadpalen worden zodanig geplaatst dat er geen belemmering optreedt voor weggebruikers.
- Bij plaatsing in een trottoir dient er na plaatsing minimaal 120 cm vrije doorloopte over te blijven.
- Laadpalen worden niet geplaatst op een smalle uitstapstrook tussen een parkeerplaats en een fietspad.
- Laadpalen mogen niet binnen drie meter van een boom worden geplaatst.
- Laadpalen liggen maximaal 25 meter van een bestaande laagspanningskabel, waarop ze worden aangesloten. Dit beperkt de lengte waarover een straat moet worden opengebroken.
- Laadpalen worden niet geplaatst in de directe nabijheid van andere objecten in de openbare ruimte zoals vuilcontainers, brandputten en straatmeubilair.
- Laadpalen worden bij voorkeur niet geplaatst voor een raam of deur van een woning.
- Laadpalen worden op een logisch vindbare en zichtbare plek geplaatst.

Deze aanpak leidt tot een plankaart waarop nieuwe locaties voor laadpalen zijn weergegeven. Dit betreft locaties in de gehele gemeente met uitzondering van de nieuwbouwgebieden. Bij de plaatsing van nieuwe laadpalen wordt de komende jaren gebruik gemaakt van deze plankaart.



Figuur: illustratie plankaart met locatie mogelijke nieuwe laadpalen (oranje stippen)

Voordat de plankaart definitief wordt vastgesteld, worden alle inwoners en andere belanghebbenden in Katwijk gevraagd om de kaart te bekijken en eventueel een reactie te geven op de voorgestelde locaties. Omdat bewoners hun directe leefomgeving het beste kennen vragen we zo veel mogelijk inwoners om mee te denken in dit traject. Via diverse kanalen worden inwoners opgeroepen mee te doen.

Na het participatietraject wordt de definitieve plankaart opgesteld en vastgesteld door het college van B&W. Na vaststelling blijft de plankaart permanent op de website van de gemeente beschikbaar, zodat iedereen kennis kan nemen van mogelijke nieuwe locaties in de toekomst. Op de kaart worden ook de geplaatste laadpalen aangegeven.

4.2 Besluitvorming en juridische basis

De uitgangspunten voor het beleid worden ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad, waarna het college de plankaart vaststelt. Vervolgens wordt ter uitwerking nog een aantal zaken juridisch vastgelegd.

Beleidsregels

De beleidskeuzes worden vertaald in beleidsregels, waarin de afspraken, voorschriften en procedures rondom het plaatsen van laadpalen zijn opgenomen. De beleidsregels worden vastgesteld door het college van B&W en vervangen de huidige regels uit 2017.

Door de afspraken vast te leggen in beleidsregels is het voor inwoners, aanbieders en andere belangstellenden transparant zichtbaar welke rechten en plichten alle belanghebbenden hebben.

In de beleidsregels worden in ieder geval de volgende onderwerpen opgenomen:

- werkwijze ten aanzien van het aanvragen en plaatsen van laadpalen;
- werkwijze ten aanzien van locaties (plankaart);
- taken en verantwoordelijkheden aanbieders;
- taken en verantwoordelijkheden gemeente Katwijk;
- werkwijze strategisch plaatsen (zie ook volgende paragraaf)

Samenwerkingsovereenkomst met aanbieders

In Katwijk kunnen meerdere aanbieders tegelijkertijd actief zijn. Met iedere aanbieder wordt een samenwerkingsovereenkomst afgesloten, waarin de rechten en plichten van zowel de aanbieder als de gemeente Katwijk zijn opgenomen alsmede praktische werkafspraken.

In deze samenwerkingsovereenkomst is onder meer opgenomen:

- detailafspraken over informatie-uitwisseling en procedures rondom aanvraag en plaatsing;
- eisen aan de aanbieder;
- eisen aan de dienstverlening van aanbieders (klantenservice, beschikbaarheid, etc.);
- eisen aan de laadpalen (internationale standaarden, veiligheid, etc.)
- verplichting tot het leveren van groene stroom;
- afspraken ten aanzien van beheer en onderhoud van laadpalen;
- afspraken ten aanzien van aansprakelijkheid;
- afspraken over verkeersbesluiten, plaatsen verkeersborden en handhaving;

Ontheffing plaatsing laadpaal

Voor het plaatsen van een laadpaal is een ontheffing nodig. Alleen een aanbieder van laadpalen, die een samenwerkingsovereenkomst met de gemeente heeft, komt in aanmerking voor zo'n ontheffing. In de beleidsregels en de samenwerkingsovereenkomst is vastgelegd hoe de ontheffing tot stand komt.

Voor het in behandeling nemen van de aanvraag voor nieuwe laadpalen worden leges in rekening gebracht. De leges, die jaarlijks in de legesverordening worden vastgesteld, zijn erop gericht de kosten te dekken die de gemeente maakt rondom het proces van aanvraag tot plaatsing.

Verkeersbesluit laadplek

Voor het reserveren van laadplekken voor het opladen van voertuigen, door middel van het plaatsen van een verkeersbord, moet een verkeersbesluit worden genomen. Zo'n besluit kan voor een individuele plek of meerdere plekken tegelijk worden genomen.

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit is bekend gemaakt een bezwaarschrift worden ingediend. We kiezen ervoor de verkeersbesluiten waar mogelijk geclusterd te nemen ten behoeve van een efficiënte bedrijfsvoering; zie hiervoor ook de volgende paragraaf.



4.3 Werkwijze strategisch plaatsen

Het beleid is erop gericht nieuwe laadpalen zo veel mogelijk planmatig te plaatsen op plekken waar behoefte aan laden wordt verwacht. Om dit proces efficiënt te laten verlopen, wordt gewerkt met een vaste procedure:

- Jaarlijks vraagt de gemeente aan alle aanbieders om een lijst met nieuwe locaties aan te leveren, waar zij binnen een jaar laadpalen willen plaatsen.
- Op de lijst kunnen alleen locaties worden opgenomen, die zijn aangegeven op de laadkaart.
- Als een of meerdere locaties door meerdere aanbieders op de lijst is opgenomen, dan vindt een loting plaats. De loting is openbaar en wordt gehouden in het gemeentehuis van Katwijk. Door loting wordt volgorde bepaald, waarin de aanbieders een van de betreffende locaties mogen kiezen. Vervolgens kiezen de aanbieders om beurten de betreffende locaties.
- Voor de gehele lijst met locaties wordt tegelijkertijd een verkeersbesluit opgesteld. De verkeersbesluiten worden op de gebruikelijke wijze gecommuniceerd.
- Als de betreffende laadpalen niet binnen één jaar na publicatie van het verkeersbesluit zijn geplaatst, dan vervalt het verkeersbesluit.

4.4 Nieuwbouwgebieden

Toekomstige nieuwbouwgebieden zijn nog niet opgenomen in de plankaart, omdat het aantal woningen of bedrijven en de exacte wegenstructuur nog niet bekend zijn. In dit soort gebieden bestaat wel de kans om de laadinfrastructuur optimaal in te passen in de stedenbouwkundige opzet. Bij de presentatie van de inrichting van een nieuw gebied kunnen de laadplekken tegelijkertijd met ander straatmeubilair, groen en bijvoorbeeld speelplekken worden gepresenteerd.

In het Bouwbesluit zijn inmiddels regels opgenomen over het aanleggen van zogenaamde loze leidingen, zodat er niet direct na oplevering weer moet worden gegraven. Hiermee zijn de aantallen en locaties echter nog niet vastgelegd.

Afhankelijk van de wijze van ontwikkelen kunnen vooraf de uitgangspunten voor laadinfrastructuur worden meegegeven. Als er gebiedsgericht (turn key) wordt ontwikkeld, stellen we de eisen voor het openbaar gebied vooraf op. Bij kleinschalige ontwikkelingen bespreken we de benodigde laadinfrastructuur met de ontwikkelaar. De uitgangspunten voor de realisatie van laadvoorzieningen in nieuwbouwgebieden zullen worden opgenomen in de gemeentelijke leidraad voor de inrichting van de openbare ruimte.

Voor het toekomstige nieuwe openbaar gebied geldt uiteraard dat de laadpalen alleen kunnen worden geplaatst door de aanbieders, waarmee de gemeente een samenwerkingsovereenkomst heeft gesloten.

4.5 Monitoring

De wereld van elektrische mobiliteit is sterk in beweging. De aanpak voor de komende jaren, zoals deze in dit document is beschreven, is gebaseerd op de huidige inzichten.

De snelle ontwikkelingen kunnen er toe leiden dat sneller dan gebruikelijk de aanpak op onderdelen moeten worden aangepast of dat zelfs beleidsmatige keuzes moeten worden bijgesteld. De effecten van de gekozen aanpak en het gebruik van de laadpalen zal de komende jaren worden gemonitord, zodat snel kan worden gereageerd als koerswijzigingen wenselijk zijn.

Herziening prognoses en plankaart

De prognoses en de bijbehorende plankaart zijn naar verwachting bruikbaar tot 2025. In lijn met het voorgaande zullen de prognoses en plankaart eerder worden geactualiseerd als de ontwikkelingen daar aanleiding toe geven.

Maatwerk

Met de gekozen beleidslijn wordt voorzien in een adequate aanpak voor het overgrote deel van de laadlocaties. Toch kunnen er situaties optreden die niet goed passen in het stramien. Maatwerk en besluitvorming over individuele gevallen blijft dan ook altijd mogelijk.