

- DEFINITIEF CONCEPT -

Integrale visie laadinfrastructuur gemeente Leiderdorp

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Grote opgave	7
3. Stand van zaken laadinfrastructuur	10
4. Soorten en vormen van laadinfrastructuur	13
5. Laadinfrastructuur: Inspelen op behoefte per doelgroep	15
6. Realisatiestrategie laadinfrastructuur	17
7. Effecten toename laadinfrastructuur	20
8. Randvoorwaarden	23
9. Doorvertaling visie naar beleidsregels en overeenkomst	24

Bijlage

Bijlage I Plankaart 2020 en 2025 Leiderdorp

1. Inleiding

Aanleiding

Elektrisch rijden groeit in Nederland en ook in onze gemeente. Deze groei in elektrische auto's levert een bijdrage aan het verwezenlijken van een duurzamere samenleving, door een betere luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast en minder gebruik van fossiele brandstoffen. Bekend is uit landelijke cijfers dat de afgelopen jaren het aantal elektrische auto's jaarlijks is verdubbeld. In absolute zin is het aantal misschien nog beperkt, maar de groei zet zich in de komende jaren versneld door. Elektrische auto's vormen hierdoor meer en meer een substantieel deel van het wagenpark. Op 30 november 2020 reden er bijvoorbeeld al ruim 152.740 volledig elektrische personenauto's en ruim 107.594 plug-in hybride auto's rond¹. De verwachting is dat het elektrisch rijden de komende jaren exponentieel toeneemt, onder andere door het grotere aanbod, grotere actieradius van accu's, betere betaalbaarheid en de landelijke ingevoerde subsidieregeling voor de aanschaf van elektrische personenauto's.

Elektrisch rijden zorgt voor een groeiende vraag naar passende laadinfrastructuur om de verwachte opkomst van de elektrische auto te kunnen faciliteren. Dit vergt een flinke opgave om in voldoende laadinfrastructuur te voorzien. Waar een elektrische auto en een laadpaal een aantal jaar geleden nog een unicum waren zien we ze steeds vaker in het straatbeeld. We bevinden ons nu in een overgangsfase naar emissieloos rijden waarbij elektrisch rijden en laadpalen zich steeds verder ontwikkelen en steeds meer geaccepteerd worden. Hoe snel de transitie naar elektrisch rijden zal plaatsvinden is nog onzeker, wat inherent is aan een transitie. Verschillende ontwikkelingen in technologie, politiek, markt en onder gebruikers leiden tot een complex samenspel die de innovatie zowel kan versnellen als vertragen. Echter de transitie naar elektrisch rijden komt er en een elektrische auto wordt gemeengoed. Het wordt business as usual en zo dient het meegenomen te worden als een vast onderdeel van het wagenpark met de bijbehorende voorzieningen.

Elektrificatie vervoermiddelen

Ook andere vervoermiddelen maken een transitie naar elektrificatie door. Zo is de elektrische fiets sterk in opkomst. Waar eerst vooral senioren de elektrische fiets vaak gebruikte maken tegenwoordig ook andere leeftijdsgroepen steeds vaker gebruik van de elektrische fiets. Dat komt terug in de verkoopcijfers, zo blijkt uit landelijke cijfers dat sinds eind 2017 er in Nederland jaarlijks meer elektrische fietsen worden verkocht dan gewone fietsen. Daarnaast is er een grotere verscheidenheid van elektrische fietsen van de speed pedelec (trapondersteuning tot 45 km/u) tot de elektrische bakfiets. Het zorgt naast een grotere verscheidenheid van fietsers op fietspaden er ook voor dat langere afstanden worden afgelegd en er meer kan worden meegenomen (bakfiets) dan met een gewone fiets.

In het openbaar vervoer is een zelfde trend naar elektrificatie zichtbaar. Zo wordt de elektrische bus steeds vaker ingezet in concessies. In Leiderdorp rijden sinds de nieuwe dienstregeling van 2020 elektrische bussen op de stadslijnen (lijnen 1, 2 en 6), hiermee is een grote stap gezet naar duurzame invulling van het openbaar vervoer. Samen met de provincie Zuid-Holland en Holland Rijnland zet Leiderdorp voor 2030 in op volledige zero emissie van het openbaar vervoer, dit sluit aan op de ambitie uit het klimaatakkoord. Dit wil zeggen dat alle bussen die door Leiderdorp rijden dan geen uitstoot meer mogen hebben.

Ook in de stadslogistiek worden de transportmiddelen steeds vaker elektrisch aangedreven. Het gaat dan zowel om kleine elektrische voertuigen die de dagelijkse boodschappen aan huis brengen tot vrachtverkeer dat nog aan het begin van elektrificatie staat.

¹ Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, *Elektrisch Vervoer in cijfers*, <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers>, 28 juli 2020

1.1 Landelijk beleid en doelstellingen

In het Regeerakkoord 2017 '*Vertrouwen in de toekomst*' is opgenomen dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Om deze 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. Een integrale, gemeentelijke visie op laadinfrastructuur is een verplichting voortvloeiend uit het Klimaatakkoord en de NAL. Dit om te borgen dat de realisatie van laadinfrastructuur goed door gemeenten wordt opgepakt. Dit betekent dus ook een opgave voor Leiderdorp, waarvan voorliggende visie de uitwerking is.

Waterstof maakt geen onderdeel uit van de NAL en daarom ook niet van deze visie. De opgave in de NAL is gericht op het voorzien in voldoende laadinfrastructuur voor elektrificatie van voertuigen. Dat neemt niet weg dat waterstof in de transitie van fossiele brandstoffen naar duurzame alternatieven, zeker op de middellange termijn, mogelijkheden biedt. De huidige verwachting is dat waterstof met name interessant kan zijn voor zwaardere voertuigen. De ontwikkelingen rondom waterstof worden daarom door ons gevolgd en op termijn kan er sprake zijn van elektrische en op waterstof aangedreven voertuigen.

1.2 Onze ambities

Aan de landelijke doelstellingen en opgave willen wij graag bijdragen, omdat elektrisch rijden bijdraagt aan een schonere en stillere mobiliteit in onze gemeente en zorgt voor minder uitstoot van broeikasgassen. Het is een duurzamer alternatief voor rijden op fossiele brandstoffen en draagt bij aan een schonere leefomgeving. Laadinfrastructuur mag geen drempel vormen om elektrisch te gaan rijden. Om elektrisch rijden mogelijk te maken, zijn adequate laadvoorzieningen van belang. Het gaat daarbij om zowel publiek, semipubliek als privaat laden voor alle doelgroepen. Deze laadvoorzieningen nemen (publieke) ruimte in beslag en verhogen tevens de belasting op ons elektriciteitsnet. Goed beleid is essentieel om de groei van laadvoorzieningen in goede banen te leiden en zo de transitie naar duurzamer, elektrisch transport te faciliteren. Om zo de overgang naar emissieloos rijden steeds meer geaccepteerd wordt en business as usual wordt.

Deze visie richt zich daarbij met name op de laadinfrastructuur voor elektrische auto's, aangezien opladen van elektrische auto's doorgaans in de publieke openbare ruimte plaatsvindt. Het opladen van elektrische fietsen en *Biro's*² valt buiten deze visie aangezien dit een ander type laadinfrastructuur vraagt en doorgaans plaatsvindt op het eigen terrein van de particulier.

Het opladen van elektrische bussen vindt doorgaans ook plaats op eigen terrein in bijvoorbeeld de remise of op een beperkt aantal locaties in de openbare publieke ruimte bij bijvoorbeeld een bushalte. Op dit moment staan er nog geen laadpalen voor de elektrische bussen in Leiderdorp. Wanneer een laadpaal voor een bus gewenst is bij een bushalte dan zal gemeente Leiderdorp hieraan medewerking verlenen. Aangezien dit een specifiek type laadinfrastructuur is waar maatwerk voor moet worden geleverd vallen ook deze buiten deze visie. Dit geldt eveneens voor het opladen van stadslogistiek, aangezien ook dit doorgaans op eigen terrein plaatsvindt. Daardoor heeft deze wijze van elektrisch vervoer een kleinere impact op de openbare publieke ruimte en is de taak van de lokale overheid beperkt.

1.3 Regionale ambitie

In de Regionale Energie Strategie (RES) werken wij als regio samen op het gebied van duurzame mobiliteit. In de concept RES zien wij kansen om onze samenwerkingen uit te breiden en in te zetten op schonere, slimmere en andere mobiliteit. Dit om uiteindelijk een bijdrage te leveren aan de reductie van uitstoot binnen het thema mobiliteit.

Het landelijke doel is om de uitstoot van mobiliteit met 7,3 Mton te verminderen, waardoor de resterende uitstoot voor de sector mobiliteit in 2030 maximaal 25 Mton is. Dat komt overeen met 23% reductie ten

² Een *Biro* is een kleine 100% elektrische auto.

aanzien van 1990 (32,3 Mton). Echter, de uitstoot van mobiliteit gerelateerde broeikasgassen nam juist toe sinds 1990. In 2017 was de landelijke uitstoot namelijk 36,7 Mton. Uitgaande van de minimale landelijke reductieopgave van 7,3 Mton komt dit neer op een reductie van zo'n 20%, wat leidt tot 29,4 Mton uitstoot. Indien de reductieopgave als uitgangspunt wordt genomen, betekent dit dat de beoogde doelstelling voor maximaal 25 Mton dus niet wordt behaald. Maar wordt de maximale uitstoot van 25 Mton als uitgangspunt genomen, dan zal de reductieopgave groter zijn, namelijk 11,7 Mton, wat neerkomt op een reductie van 32%.

De totale CO₂-uitstoot van verkeer en vervoer in Holland Rijnland bedroeg in 2017 0,75 Mton. Dit is iets meer dan 2% van de totale landelijke uitstoot door mobiliteit van 36,7 Mton in 2017. In de aanloop naar de RES 1.0 onderzoeken wij hoe wij de landelijke doelstellingen kunnen vertalen naar Holland Rijnland.

1.4 Lokale context

Gezien de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden in Nederland en de landelijke doelstellingen die volgen uit de klimaatdoelstellingen van Parijs is het de verwachting dat de vraag naar laadlocaties blijft groeien. De gemeente Leiderdorp dient voorbereid te zijn op deze ontwikkelingen.

Leiderdorp heeft haar duurzaamheidsambities in 2017 vastgelegd in de *Duurzaamheidsagenda 2017-2025*. Daarin spreekt Leiderdorp haar ambitie uit om in 2050 volledig CO₂ neutraal te zijn. Voor 2025 wil de gemeente de CO₂ uitstoot reduceren met 30% ten opzichte van 2013. Dit doen we door in te zetten op de thema's energie, mobiliteit, afval en klimaat. Voor elektrisch rijden wordt op basis van de vraag een laadpaaldekking netwerk uitgerold in de gemeente. Dat wordt gedaan door overeenkomsten aan te gaan met marktpartijen die laadpalen in Leiderdorp willen gaan realiseren en exploiteren.

Het beleid voor laadpalen is in Leiderdorp uitgewerkt in het parkeerbeleid en opgenomen in het *Addendum parkeerbeleid* uit 2016. Daarin is gekozen voor een vraagvolgend laadpalenbeleid dat heeft geresulteerd in implementatie van het open-marktmodel/vergunningenmodel in Leiderdorp. Dit is verder uitgewerkt in beleidsregels en een modelovereenkomst. Sinds mei 2017 is marktpartij Allego actief in Leiderdorp en sinds februari 2020 is daar PARKnCHARGE als tweede marktpartij bijgekomen. Waar er eind 2017 nog 8 openbare laadlocaties waren in Leiderdorp is dat inmiddels gestaag gegroeid naar 63 openbare laadlocaties eind 2020.

Net als de ontwikkelingen in het elektrisch rijden gaan ook de ontwikkelingen in de laadmarkt snel. Zo zijn er ontwikkelingen in de laadtechniek en zijn er verschillende strategieën om in de laadvraag te voorzien. Daarbij heeft de markt van laadpalen de laatste jaren een groei ingezet naar volwassenheid en is daarbij zakelijker aan het worden. Zo was de markt in 2017 nog pril en plaatsten marktpartijen laadpalen alleen nog naar aanleiding van aanvragen van particulieren met een elektrische auto. Het beleid was er vooral op gericht om het aantal laadpalen te stimuleren om zo elektrisch rijden aantrekkelijker te maken. Zo werd bijvoorbeeld besloten om laadpalen vrij te stellen van leges.

Inmiddels plaatsen marktpartijen laadpalen niet alleen meer op basis van aanvragen, maar ook strategisch op basis van prognoses van de toekomstige laadvraag. Ook zijn verschillende gemeentes in de regio leges gaan heffen bij het verstrekken van vergunningen voor laadlocaties of zijn dat aan het onderzoeken. Het tekent de groei die ingezet is naar volwassenheid van de laadmarkt voor elektrisch rijden. In welk tempo en in welke richting de ontwikkelingen van elektrisch rijden en laadinfrastructuur zich gaan voortzetten zal de toekomst moeten uitwijzen. Om in ieder geval op de ontwikkelingen van elektrisch rijden te kunnen inspelen stelt de NAL dat de visie steeds voor 2 jaar opgesteld wordt, met een zichttermijn van 10-15 jaar.

Om te kunnen inspelen op de snelle ontwikkelingen rond het onderwerp laadinfrastructuur trekken we dit onderwerp uit het parkeerbeleid dat een langere tijdshorizon beslaat. Door een aparte beleidsvisie voor laadinfrastructuur kunnen we de visie als zelfstandig stuk elke 2 jaar actualiseren als daar behoefte aan is conform het gene gesteld door de NAL. De voorliggende zelfstandige visie is daarvan het resultaat. Daarbij hebben we de visie afgestemd met het parkeerbeleid aangezien deze samenhang vertonen.

Deze visie biedt tevens het handvat om de opgave uit te werken in lokale spelregels die moeten gaan landen bij de actualisatie van de beleidsregels en de modelovereenkomst die Leiderdorp heeft. Om zo het laadnetwerk in Leiderdorp verder te completeren waarbij het ingezette open-marktmodel de basis blijft.

1.5 Leeswijzer

Voorliggende visie omvat negen hoofdstukken. In de inleiding is al stilgestaan bij de opgaven en ambities die er op nationaal, regionaal en lokaal niveau zijn op het gebied van het elektrisch rijden. De grote opgave van deze ambitie is uitgewerkt in hoofdstuk 2 en daar komt ook de verplichting van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) uit voort die elke gemeente in Nederland verplicht om een integrale visie laadinfrastructuur op te stellen.

Na deze ambities en opgaves voor de komende tijd wordt in hoofdstuk 3 eerst ingezoomd op de huidige stand van zaken in Leiderdorp. Zo wordt stilgestaan bij de wijze hoe het laadbeleid in Leiderdorp is vormgegeven en wat het resultaat daarvan tot op heden is.

In hoofdstuk 4 en 5 volgt een tussenstap waarbij in hoofdstuk 4 naar de verschillende laadtechnieken en laadlocaties wordt gekeken en hoofdstuk 5 vult dat aan door per doelgroep inzichtelijk te maken wat de laadbehoefte is en hoe de gemeente hierop gaat inspelen.

Na deze tussenstap wordt in hoofdstuk 6 vervolgens stilgestaan bij de strategie die Leiderdorp hanteert om het laadnetwerk in de gemeente te laten groeien zodat er de komende jaren voldoende laadinfrastructuur is. Een groeiend laadnetwerk heeft daarbij natuurlijk zijn effecten op de openbare ruimte en de netwerkcapaciteit, deze uitdaging komt aan bod in hoofdstuk 7. In hoofdstuk 8 geven we aan dat welke randvoorwaarden aanwezig zijn om het laadnetwerk in Leiderdorp te laten groeien.

Deze visie dient na vaststelling uitgewerkt te worden en te gaan landen in de al geldende beleidsregels en modelovereenkomst tussen de gemeente Leiderdorp en de marktpartijen. Hoofdstuk 9 beschrijft concreet een aantal keuzes die Leiderdorp maakt en die uitgewerkt gaan worden in de beleidsregels en overeenkomst met marktpartijen om het laadnetwerk uit te breiden en mee te laten groeien met de ontwikkelingen. Daarbij wordt naast de uitdagingen die er zijn ook voortgebouwd op de ervaringen die sinds 2017 zijn opgedaan met het uitrollen van het laadnetwerk in Leiderdorp.

2. Grote opgave

2.1 Grote verduurzamingsopgave

De in het regeerakkoord gemaakte ambitie om uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos te laten zijn, kan volgens de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) vertaald worden naar een wagenpark van 1,9 miljoen elektrische personenvoertuigen in 2030. Dit komt overeen met een laadbehoefte van 7.100 gigawattuur (GWh) waar 1,7 miljoen laadpunten voor nodig zijn. Het streven is om naast personenauto's, ook andere vervoersmodaliteiten zoals het openbaar vervoer, doelgroepenvervoer en vrachtvervoer te elektrificeren.

Mobiliteit is onderdeel van de grote puzzel om de uitstoot van broeikasgassen op te lossen. 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 om inzet van diverse partijen. Naast de inzet van laadinfrastructuur in de publieke ruimte zal ook privaat en semipubliek laden en snelladen nodig zijn om te voldoen aan de verwachte vraag. Daarnaast kan de technologie een belangrijke rol spelen in het realiseren van een dekkend laadnetwerk.

2.2 Nationale Agenda Laadinfrastructuur

Om deze opgave, wat betreft mobiliteit, 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.

Onze gemeente maakt onderdeel uit van de samenwerkingsregio ZuidWest. Dit omvat alle gemeenten in Zeeland en Zuid-Holland behalve de steden Rotterdam en Den Haag. Zij vormen samen met Amsterdam en Utrecht een aparte samenwerkingsregio. Holland Rijnland neemt actief deel aan de samenwerkingsregio Zuidwest en vertegenwoordigt hier ook de belangen van onze gemeente. Per samenwerkingsregio stelt het Rijk middelen beschikbaar ter ondersteuning in de proceskosten voor realisatie van laadinfrastructuur. Voor de samenwerkingsregio ZuidWest is dat ongeveer 2,2 miljoen euro.

Tegenover dit geld moet cofinanciering staan vanuit de regio. De samenwerkingsregio gaat dit voornamelijk invullen door een bijdrage *in kind*, bijvoorbeeld door tegenover het te ontvangen bedrag een bijdrage in uren en werkzaamheden te zetten. Vanuit de samenwerkingsregio moet de samenwerking worden ingericht, zodat wij als gemeente worden ondersteund bij de uitrol van laadinfrastructuur. Dit om een gemeenschappelijk kader te creëren en onderling kennis uit te wisselen.

Vanuit de NAL was aanvankelijk het streven om eind 2020 in alle gemeentes in Nederland een visie laadinfrastructuur te hebben vastgesteld. Voor de gemeente Leiderdorp is dit helaas niet haalbaar vanwege enerzijds de lokale aanvullingen die nodig zijn op de opzet van Holland Rijnland die eind oktober 2020 beschikbaar kwam. Anderzijds vanwege de behoefte om de visie als stuk ter inzage te leggen en de tijd die daarmee gemoeid is. Hierdoor wordt de visie in Leiderdorp in de loopt van 2021 vastgesteld en geven we daarmee invulling aan de afspraken uit de NAL. Naast de verplichting vanuit de NAL is deze visie noodzakelijk. De groei van het aantal elektrische voertuigen stijgt dermate hard – en zal alleen maar harder groeien – dat een meer integrale aanpak noodzakelijk is.

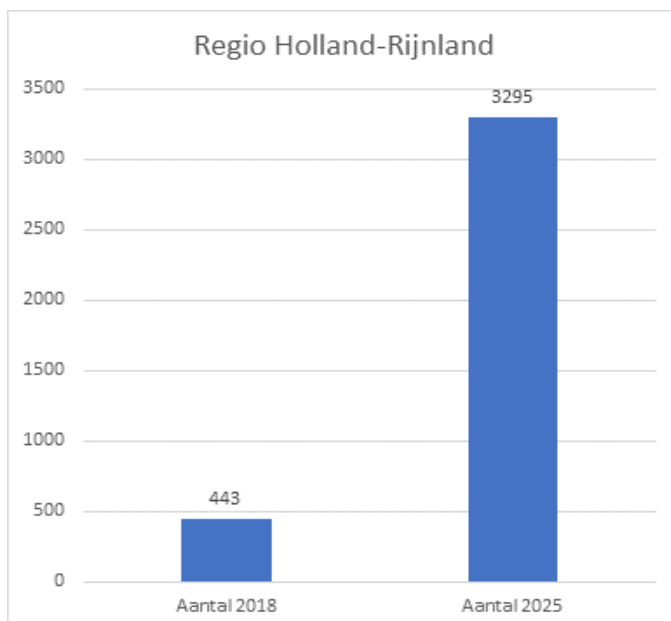
2.3 Onze opgave

Eind 2017 is het Energieakkoord Holland Rijnland gesloten³. Binnen het Energieakkoord werken wij op verschillende thema's samen. Duurzame Mobiliteit is één van deze thema's en laadinfrastructuur is één van de speerpunten. Ook in de concept Regionale Energie Strategie (RES) is duurzame mobiliteit als thema⁴ opgenomen. Aangezien het aantal elektrisch rijders stijgt en daardoor ook de vraag naar oplaadpunten toeneemt zijn in 2018 reeds plankaarten opgesteld die gebaseerd zijn op prognoses van de laadvraag voor de gemeente Leiderdorp.

De plankaarten van Leiderdorp zijn als bijlage I opgenomen bij deze visie. De plankaarten geven inzicht in de verwachte verdeling van de openbare laadbehoefte voor de jaren 2020 en 2025 in Leiderdorp. Hierin wordt de laadbehoefte van bewoners, forenzen en bezoekers van bijvoorbeeld winkelcentra, bedrijventerreinen en sportaccommodaties meegenomen. De prognoses zijn gebaseerd op basis van openbare en niet-openbare data en weergegeven in hexagonen met een straal van 100 meter.

Uit de plankaarten voor 2020 blijkt dat in 2018 de verwachting was dat er in Leiderdorp een behoefte zou zijn aan 79 openbare laadpalen. De plankaarten voor 2025 geven de verwachting dat er in totaal circa 189 openbare laadpalen nodig zijn in Leiderdorp. In Leiderdorp hadden we eind 2020 63 laadlocaties gerealiseerd met het huidige beleid. Aangezien sommige laadlocaties bestaan uit twee laadpalen hadden we eind 2020 80 openbare laadpalen. De geprognostiseerde laadbehoefte voor 2020 hebben we dus daadwerkelijk gerealiseerd alleen al via het open-marktmodel (naast het open-marktmodel worden er ook door particulieren op openbaar terrein laadpalen geplaatst, zodat er meer laadpalen zijn dan hier genoemd). Bij de huidige stand van zaken en het aantal laadlocaties in Leiderdorp wordt in hoofdstuk 3 nader stilgestaan.

Regionaal gezien waren er in 2018 443 openbare laadpalen en wordt verwacht dat er tegen 2025 bijna 3.300 laadpalen nodig zijn om in de vraag te kunnen voldoen. Aangezien een openbare laadpaal veelal twee aansluitpunten heeft betekent dat er op termijn bijna 6.600 elektrische auto's tegelijkertijd kunnen laden aan een openbaar oplaadpunt in Holland Rijnland.



Figuur 1. Totaal aantal laadpalen in 2018 en verwachte benodigde laadpalen in 2025 in Holland Rijnland

³ De verbonden partijen zijn de dertien gemeenten in Holland Rijnland, de provincie Zuid-Holland, de Omgevingsdienst West-Holland en het Hoogheemraadschap Rijnland.

⁴ Het onderwerp duurzame mobiliteit is in de RES toegevoegd, ondanks dat dit niet verplicht is.

2.4 Samenwerken aan laadinfrastructuur

Voor de realisatie van laadpunten is samenwerking met andere partijen essentieel.

Holland Rijnland

Voor de totstandkoming van deze visie hebben wij samengewerkt binnen Holland Rijnland. Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland heeft hierbij een actieve en coördinerende rol vervuld. In gezamenlijkheid is een opzet gemaakt voor een integrale visie, die wij gebruiken hebben als basis voor voorliggende visie.

Dit vinden wij wenselijk, omdat de visies van gemeenten in Holland Rijnland dan zoveel mogelijk overeenkomen. Dit maakt de onderlinge samenwerking makkelijker, biedt de mogelijkheid om te leren van elkaar en het maakt ons sterker naar marktpartijen toe. Tegelijkertijd is er ruimte om lokale omstandigheden een plek te geven. Holland Rijnland vormt de verbindende schakel tussen onze gemeente, de provincie Zuid-Holland en de samenwerkingsregio ZuidWest.

Samenwerkingsregio ZuidWest

Wij zullen de samenwerking binnen de regio ZuidWest benutten om informatie op te halen en kennis te delen. Ook kunnen wij via de samenwerkingsregio mogelijke knelpunten, zoals personele capaciteit en beperkende wet- en regelgeving onder de aandacht brengen bij het Rijk.

Netbeheerder Liander

Gezien de druk die er ligt op de huidige capaciteit van de elektriciteitsnetwerken is het van belang om samen te werken met de netbeheerder Liander. Waar nodig wisselen wij onderling informatie uit.

Overige partijen

Vanuit het bedrijfsleven, ontwikkelaars en andere relevante partijen is het belangrijk om te weten welke behoeftes er zijn om te voorzien in laadinfrastructuur en aan te geven welke rol zij van de gemeente kunnen verwachten.

Met alleen publieke laadinfrastructuur komen wij er niet. Indien mogelijk heeft laden op eigen terrein of semipubliek terrein de voorkeur. Daarvoor is deelname van bedrijven en andere organisaties in onze gemeente essentieel.

3. Stand van zaken laadinfrastructuur

3.1 Huidig lokaal beleid

In onze gemeente is er reeds de mogelijkheid om een openbare laadpaal aan te vragen. Op dit moment hanteren wij het open-marktmodel waarbij wij we als gemeente faciliterend en toetsend optreden. De keuze voor het open-marktmodel is vastgelegd in het Addendum Parkeerbeleid uit 2016.

Met het open-marktmodel heeft Leiderdorp ervoor gekozen om elektrisch rijden te stimuleren en daarbij vraagvolgend te zijn en de aanvraag voor een laadpaal bij marktpartijen te leggen. We vinden het open-marktmodel het goede model om verder te bouwen aan ons laadnetwerk doordat het open-marktmodel ervoor zorgt dat er laadlocaties 'gratis' worden gerealiseerd in de openbare ruimte. Hierdoor wordt voor particulieren een drempel weggenomen die niet op eigen terrein kunnen opladen maar wel elektrisch willen gaan rijden. Tevens hoeft de gemeente niet met financiële middelen over de brug te komen. Door meerdere marktpartijen zorgen we tevens voor concurrentie dat zowel de prijs als innovaties ten goede moet komen en waarvan de inwoners, organisaties en bedrijven in Leiderdorp profijt van zullen hebben.

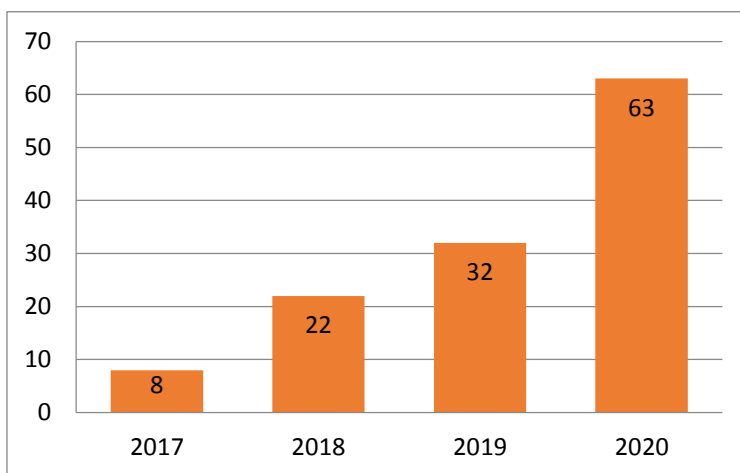
In dit open-marktmodel is het voor marktpartijen mogelijk om een overeenkomst met de gemeente te sluiten voor het plaatsen van laadpalen in de openbare publieke ruimte. In de overeenkomst staan de afspraken over taken en verplichtingen van beide partijen en zaken als kostenverdeling en looptijd. De overeenkomst biedt de mogelijkheid aan de marktpartij om laadlocaties aan te vragen bij de gemeente Leiderdorp. Een aanvraag van een marktpartij dient daarbij in ieder geval te bestaan uit een onderbouwing van de behoefte bij gebruikers aan een publieke laadlocatie op of aan de openbare weg binnen een straal van 200 m van de beoogde locatie. Een onderbouwing kan daarbij bestaan uit een concrete aanvraag van aan particulier danwel uit een prognose die aantoont dat er voldoende behoefte is voor een laadlocatie, in dat geval wordt er gesproken over een strategische laadlocatie.

Deze aanvragen worden getoetst aan de door ons opgestelde beleidsregels. De beleidsregels beschrijven het te doorlopen werkproces en het toetsingskader van de aanvraag voor laadlocaties. Wanneer een aanvraag voldoet wordt voor de betreffende laadlocatie door de gemeente een verkeersbesluit genomen voor het reserveren van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische auto's.

Na het onherroepelijk worden van het verkeersbesluit wordt de aanvraag afgerond door een toestemming te verlenen voor de laadlocatie. Een toestemming geldt voor 10 jaar die daarna jaarlijks wordt verlengd. Deze toestemming kan gezien worden als mini-overeenkomst voor die specifieke locatie waarin de looptijd en eventuele lokale voorwaarden instaan opgenomen.

3.2 Ontwikkeling laadlocaties in Leiderdorp

Leiderdorp heeft sinds mei 2017 een overeenkomst met marktpartij Allego voor het realiseren van openbare laadpalen en sinds februari 2020 is daarbij de marktpartij PARKnCHARGE bijgekomen. Eind 2017 waren er zo'n 8 openbare laadlocaties in Leiderdorp. Dit is de laatste 3 jaar snel gegroeid, zie figuur 2. Zo waren er eind 2020 63 openbare laadlocaties in Leiderdorp gerealiseerd met het geïmplementeerde openmarkt-model. Aangezien sommige laadlocaties bestaan uit twee laadpalen waren er eind 2020 80 openbare laadpalen .



Figuur 2. Aantal openbare laadlocaties in Leiderdorp, sinds mei 2017 gerealiseerd met het open-marktmodel

Naast deze laadlocaties die gerealiseerd zijn via het open-marktmodel hebben ook private eigenaren laadpalen gerealiseerd op openbaar toegankelijk gebied. Zo heeft Wereldhave in de parkeergarage van Winkelhof laadpalen geplaatst, heeft Lidl laadpalen op het parkeerdek en heeft het Alrijne Ziekenhuis laadpalen geplaatst op eigen terrein. Ook bij de Persant Snoepweg nabij de McDonalds en het voormalige La Place restaurant zijn 28 laadpalen aanwezig variërend van normale laders tot snelladers.

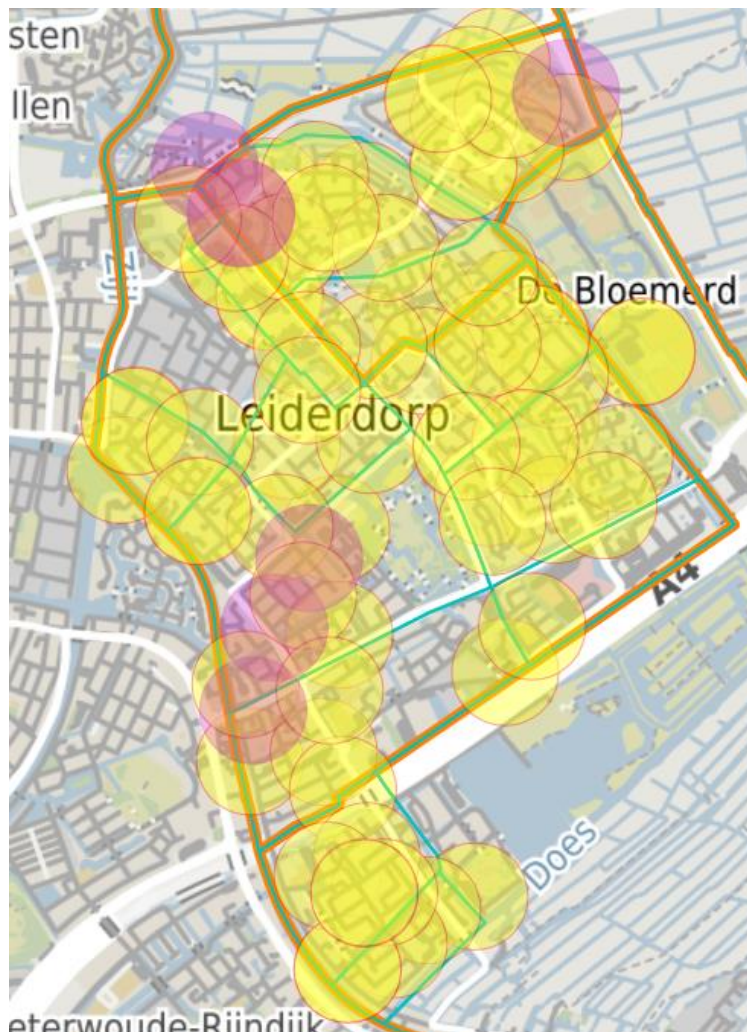
3.3 Prognose en plankaarten

Op basis van prognoses voor de laadvraag hebben wij voor onze gemeente plankaarten opgesteld voor de periode tot en met 2025, zie bijlage I. Op deze plankaarten staan wat in onze gemeente potentiële laadlocaties zijn om een zo efficiënt mogelijk laadnetwerk uit te rollen voor openbare laadinfrastructuur. De plankaarten worden nu gebruikt als hulpmiddel om te komen tot een dekkend netwerk voor de vraag naar laadinfrastructuur. De laadlocaties op de plankaart worden nu als indicatieve locaties gebruikt die in ieder geval voldoen aan de beleidsregels. Tot op heden is het vervolgens aan de marktpartij om een exacte locatie voor de laadlocatie te bepalen en vervolgens een aanvraag in te dienen bij de gemeente Leiderdorp. De gemeente toetst vervolgens de aanvraag aan de beleidsregels. De ingediende laadlocaties van de marktpartij kunnen dus afwijken van de indicatieve locaties op de plankaart.

In de praktijk blijkt dat marktpartijen de plankaarten in grote mate volgen. Hierdoor is in Leiderdorp een laadnetwerk gebouwd dat in grote delen van Leiderdorp voorziet in de behoefte voor elektrisch laden, zie figuur 3. De huidige plankaarten lopen tot 2025. Vanuit Holland Rijnland is het voornemen om nieuwe plankaarten te laten opstellen voor de periode tot 2030. Over de inzet van de nieuwe plankaarten wordt stilgestaan in hoofdstuk 6 en 9.

3.3 Adaptieve visie

Met het opstellen van prognoses en plankaarten is een vervolg gegeven aan het laadpalenbeleid uit 2017 en zijn de eerste stappen gezet naar een toekomstbestendig laadnetwerk. Deze integrale visie is de volgende stap, doordat het weergeeft hoe wij omgaan met de opgave om laadinfrastructuur te realiseren voor elektrische voertuigen en welke rol wij daar als gemeente in vervullen. Het gaat om een adaptieve visie. De markt is in ontwikkeling en wij stellen deze visie op met de kennis die wij nu hebben. Als er nieuwe informatie voorhanden is, dan passen wij onze visie daarop aan. Deze visie heeft een looptijd van vier jaar waarbij na 2 jaar indien nodig deze wordt geëvalueerd en als daar aanleiding voor is wordt de visie danwel de beleidsregels geactualiseerd.



Figuur 3. Laadlocaties in Leiderdorp eind 2020, met per laadlocatie een bedieningsgebied van 200 m (geel reeds gerealiseerde laadlocaties en rood zijn laadlocaties die op korte termijn worden gerealiseerd)

3.4 Communicatie

Het is belangrijk om duidelijk te maken aan onze inwoners dat door de opkomst van de elektrische auto het nodig is om openbare laadinfrastructuur te realiseren. De communicatie is daarbij enerzijds gericht op particulieren die een elektrische auto gaan rijden of dat van plan zijn. Deze groep heeft behoefte aan een duidelijk beeld van wat zij op het gebied van laadinfrastructuur in onze gemeente kunnen verwachten en waar de laad mogelijkheden in Leiderdorp zijn. Deze groep krijgt via de website (www.leiderdorp.nl/oplaadpalen) informatie over de reeds bestaande laadlocaties in Leiderdorp. Tevens wordt aangegeven hoe een laadpaal aangevraagd kan worden en welk proces daarvoor doorlopen wordt. Op deze wijze proberen we duidelijkheid te verschaffen en elektrisch rijden te stimuleren.

Anderzijds is de communicatie erop gericht om particulieren te informeren over de noodzaak om openbare laadinfrastructuur te realiseren in Leiderdorp. Dit willen we gaan doen door in de communicatie stil te gaan staan bij het gebruik van het aanwezige laadnetwerk in Leiderdorp. Op deze manier maken we de opkomst van elektrisch rijden in onze gemeente zichtbaarder en proberen we draagvlak te creëren en weerstand weg te nemen.

Daarnaast maakt elektrisch rijden onderdeel uit van onze duurzaamheidsambities. Over duurzaamheid in het algemeen communiceren we via de website Goed Leiderdorp (<http://www.goedleiderdorp.nl/>). Ook hier staan we stil bij elektrisch rijden en de uitbreiding van het laadnetwerk in Leiderdorp.

Voorliggende visie maakt duidelijk waarom het laadnetwerk in Leiderdorp verder uitgebreid moet worden om het elektrisch rijden te faciliteren om zo te kunnen voorzien in de transitie naar elektrisch rijden. Deze transitie vraagt om blijvende aandacht van communicatie over de noodzaak van de groei van het laadnetwerk.

4. Soorten en vormen van laadinfrastructuur

Met deze visie geven wij aan welke rol wij hebben bij realisatie van verschillende soorten en vormen van laden, van publiek tot privaat.

4.1 Soorten laadpalen, laadpleinen en technologie

Opladen gebeurt door de auto aan te sluiten op een laadpunt door middel van een laadkabel en gedurende een bepaalde tijd de accu op te laden. Zie kader 1 voor een overzicht van relevante definities van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen.

Kader 1: Definities

Laadinfrastructuur

Het totaal van de infrastructuur behorende bij de laadpaal of laadpalen. Onder andere: hoofdaansluiting, laadpaal, laadpunt en bekabeling.

Laadpunt

De elektrisch energie wordt geleverd via een laadpunt (stopcontact), de elektrische aansluiting op een laadpaal. Een laadpunt kan meerdere contactpunten bevatten, er zijn ook meerdere soorten laadstekkers met verschillende contactpunten. Dat is om voertuigen met verschillende typen contactpunten, 'plugs' te kunnen bedienen. Per laadpunt kan maar één voertuig tegelijk laden.

Laadpaal

Een laadpaal (of laadstation) is een fysiek object met één of meer laadpunten.

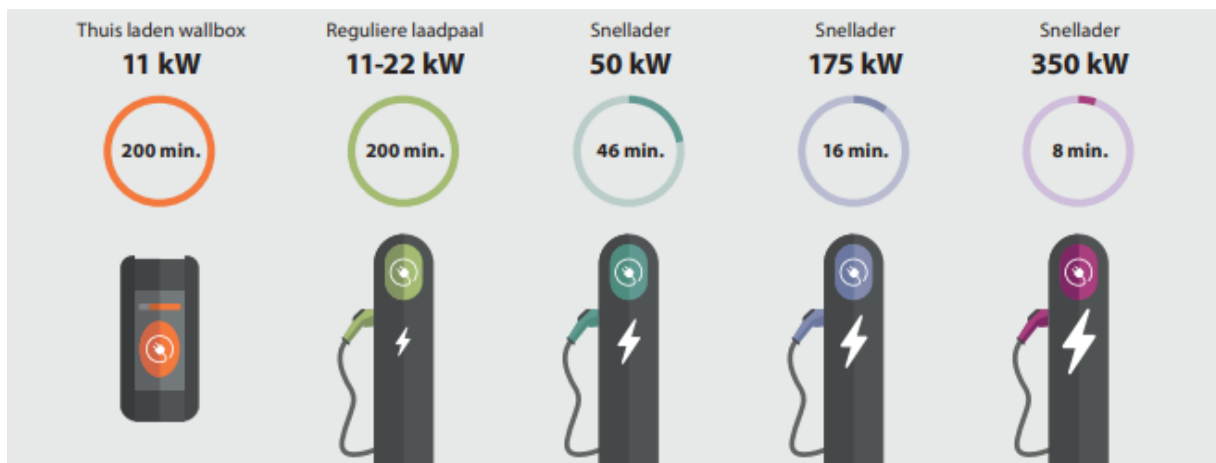
Laadlocatie

Een locatie waar één of meerdere laadpalen aanwezig zijn.

Laadplein

Een laadplein bestaat uit meer dan twee laadpalen.

De snelheid waarmee de auto wordt opgeladen kan behoorlijk verschillen en is van veel variabelen afhankelijk zoals het type voertuig en vermogen van de laadpaal. Er kan een onderscheid worden gemaakt tussen regulier laden en snelladen, zie figuur 4.



Figuur 4. Gemiddelde laadtijden om 200 km bij te laden bij verschillende type laders

Het onderscheid tussen regulier laden en snelladen is de techniek. Bij regulier laden wordt geladen op wisselstroom en bij snelladen op gelijkstroom. Bij snelladen wordt daarom gebruik gemaakt van een ander type stekker. Figuur 4 geeft aan hoe lang het gemiddeld duurt per type lader om 200 km bij te laden. Bij snelladen is de oplaadtijd veel korter, omdat gebruik wordt gemaakt van hogere vermogens. Daardoor kunnen meer voertuigen gebruik maken van hetzelfde laadpunt. Ze zijn met name geschikt voor locaties waar verplaatsingen over lange afstanden vaak voorkomt, zoals langs snelwegen. Nadeel van snelladers is dat deze moeten worden aangesloten op het middenspanningsnet hierdoor zijn de realisatiekosten hoger dan van een reguliere laadpaal. Het gevolg is dat het opladen van je elektrische auto bij een snellader duurder is. Aangezien het middenspanningsnet beperkt aanwezig is betekent dit dat snelladers niet overal even makkelijk gerealiseerd kunnen worden. Gezien de laadprijs voor de consument en de investeringskosten voor de marktpartijen stellen we dat snelladers niet geschikt zijn voor in woonwijken.

Terwijl elektrische personenauto's in hoog tempo een steeds groter marktaandeel krijgen, staat de productie en de verkoop van elektrische vrachtauto's nog in de kinderschoenen. De verwachting is dat hier verandering in zal komen, met name omdat de accu's beter en goedkoper worden en steeds hogere laadvermogens aan kunnen. Er wordt gewerkt aan de ontwikkeling High Power Charging for Commercial Vehicles (HPCCV) standaard. Hiermee moet het in de toekomst mogelijk worden om te laden met snelheden tussen de 1000 kW en 4500 kW. Ook voor bussen kan dit een optie zijn om op te laden.

Door de toename in openbare laadvoorzieningen is het plaatsen van meerdere laadpunten bij elkaar in opkomst. Een belangrijke ontwikkeling is slim laden, ook wel bekend als *smart charging*. Door middel van slim laden kan de laadsnelheid worden verlaagd of versneld of de laadsessie worden uitgesteld. Hiermee kan worden bijgedragen aan het balanceren van het elektriciteitsnet of het optimaal gebruiken van duurzame energie. Een stap verder dan slim laden is *vehicle-to-grid*. Deze technologie maakt het mogelijk dat elektrische voertuigen niet alleen in staat zijn om energie van het elektriciteitsnet af te nemen, maar ook om energie aan het elektriciteitsnet terug te leveren. Dit bevindt zich nog in de experimenteerfase en is nog geen standaard. Op dit moment volgen wij de ontwikkelingen en kijken naar de mogelijke toepassingen van deze technologieën in ons laadbeleid.

4.2 Locaties van laden

Er zijn verschillende locaties waar een voertuig opgeladen kan worden, namelijk privaat laden, semipubliek laden en openbaar laden, zie figuur 5. Bij een privé laadlocatie is er sprake van plaatsing van een laadpaal op eigen terrein waarbij ook op eigen terrein wordt opgeladen. Bijvoorbeeld op het eigen bedrijfsterrein of oprit. Bij een semipublieke laadvoorziening staat de paal op privéterrein, maar is die wel openbaar toegankelijk, zoals een parkeerterrein of -garage bij een supermarkt. Bij openbaar laden staat de laadlocatie op grond van de gemeente in de openbare publieke ruimte.

Er is ook nog een tussenvorm mogelijk waarbij de laadpaal op eigen terrein staat maar waarbij het opladen plaatsvindt in de openbare publieke ruimte. Deze tussenvorm is bekend onder de naam Verlengde Private Aansluiting (VPA). Het is mogelijk dat daarbij laadkabels over het trottoir worden uitgerold om de auto op te laden. Dit kan hinder geven of tot gevaarlijke situaties leiden, zoals struikelen over de kabel. Het tijdelijk plaatsen van kabels over het trottoir is in Leiderdorp dan ook niet toegestaan, ook niet als de kabels worden afgedekt middels bijvoorbeeld een mat. Aangezien kabels doorgaans een beperkte lengte hebben zou tevens op deze wijze feitelijk een openbare parkeerplaats geclaimd kunnen worden. Dit is eveneens niet wenselijk. Om deze redenen wordt een VPA dan ook niet toegestaan in de Leiderdorp.



Figuur 5. Locaties van laden

5. Laadinfrastructuur: Inspelen op behoefte per doelgroep

5.1 Behoeftelaainfrastructuur per doelgroep

Verschillende elektrische rijders hebben verschillende laadbehoeftes. Onderstaand gaan wij in op de laadbehoeftes en benodigde voorzieningen van de verschillende elektrische rijders.

Laadinfrastructuur voor inwoners

Laadinfrastructuur mag voor onze inwoners geen drempel zijn om elektrisch te gaan rijden. Bij voorkeur laden onze inwoners hun elektrische auto op eigen terrein. Voor bewoners die geen eigen parkeervoorziening hebben kan een laadpaal in de openbare ruimte worden gerealiseerd. Wij hebben reeds een plankaart opgesteld waar op potentiële laadlocaties staan opgenomen. Bij het opstellen van de plankaart is zorgvuldig gekeken naar de ruimtelijke factoren zoals vastgelegd in onze beleidsregels.

Laadinfrastructuur voor forenzen en werknemers

Ook forenzen en werknemers hebben behoefte aan laadinfrastructuur. Onder forens verstaan wij iemand die werkt in onze gemeente, maar in een andere plaats woont. Het laadgedrag van forenzen en werknemers is vaak tegengesteld aan dat van onze inwoners; ze zullen vooral gedurende de dag willen laden. Hier ligt dus een kans voor dubbelgebruik van openbare laadlocaties, omdat ook forenzen en werknemers een bepaalde laadzekerheid zoeken. Forenzen en werknemers willen indien nodig kunnen opladen en niet te lang hoeven zoeken naar een vrij laadpunt. Het concentreren van laadinfrastructuur voor verschillende doelgroepen biedt hier een uitkomst.

Laadinfrastructuur voor bezoekers

De groep van bezoekers bestaat uit bezoekers vanuit de omgeving die bijvoorbeeld op voorzieningen en activiteiten afkomen en toeristen die de gemeente bezoeken. Bezoekers zullen over het algemeen op het centrum of specifieke bestemmingen af komen, zoals winkelcentrum de Winkelhof of de sportvelden in de Bloemerd. Parkeerplaatsen bij deze bestemmingen zijn voor hen geschikte locaties om te laden.

Laadinfrastructuur voor logistiek

Naast het stimuleren van elektrisch personenvervoer is in het Klimaatakkoord ook de ambitie opgenomen om de logistiek te verduurzamen. Alle bouwverkeer en mobiele werktuigen moeten voor 2030 100% emissieloos zijn en de binnenvaart moet verduurzamen.

Zero-emissie stadslogistiek

In 30 tot 40 grotere gemeenten zullen zero-emissiezones voor stadslogistiek worden vastgesteld in Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek-verband. Deze zones zijn in 2020 vastgesteld en gaan vanaf 2025 in. De komende jaren wordt mede hierdoor een snelle groei van elektrische bestelbusjes en lichte vrachtauto's verwacht. Daarnaast worden voor zwaar wegvervoer ook steeds meer elektrische alternatieven verwacht. Deze transitie zal niet alleen in de zero-emissiezones merkbaar zijn.

Juist in gebieden in een straal rondom deze zero-emissiezones zal de behoefte aan publieke laadpunten toenemen. Ook in de gemeente Leiderdorp zullen mogelijk laadvoorzieningen nodig zijn om in de laadbehoefte van de logistiek te voorzien.

Logistieke voertuigen zullen meestal op eigen terrein worden opgeladen, omdat dit vaak het goedkoopste is. Medewerkers van logistieke bedrijven zullen mogelijk hun voertuig ook mee naar huis nemen als het bijvoorbeeld een bestelbus betreft. Hierdoor ontstaat mogelijk een laadbehoefte in de openbare ruimte. Ook wordt er laadbehoefte verwacht op locaties waar gelost of gewerkt wordt, of onderweg langs hoofdroutes tussen grote steden bij bijvoorbeeld tankstations of verzorgingsplaatsen.

Wanneer gelijktijdig veel bestelwagens of vrachtwagens moeten worden opgeladen, stelt dat nieuwe eisen aan laadinfrastructuur. Voor een betrouwbare en toereikende laadinfrastructuur zal per sector van de stadslogistiek moeten worden gekeken naar het laadgedrag en -behoefte om geschikte locaties en de

benodigde aanpassingen in het energienet te bepalen. Reguliere laadpalen zullen niet altijd toereikend zijn. Voor voertuigen die dagelijks een grote afstand afleggen en niet op eigen terrein kunnen laden zal snellaadinfrastructuur nodig zijn.

5.2 Conclusie

Bovenstaande laat zien dat er niet één soort elektrische rijder is. Elke doelgroep heeft een andere laadbehoefte. De rol die wij als gemeente hebben bij realisatie van laadinfrastructuur verschilt daarom per doelgroep en de behoefte die zij hebben. Met name voor doelgroepen die in onze openbare ruimte laadvoorzieningen nodig hebben is een actieve rol vanuit ons vereist. In het volgende hoofdstuk geven wij aan wat onze strategie is ten aanzien van realisatie van laadinfrastructuur.

6. Realisatiestrategie laadinfrastructuur

6.1 Realisatiestrategie

Elektrisch rijden groeit snel. In een jaar tijd is het aantal elektrische personenauto's in Nederland verdubbelt. Ook andere elektrische voertuigen nemen toe. Dat leidt tot een toenemende vraag naar allerlei soorten en vormen van laadinfrastructuur. De markt is volop in ontwikkeling. Het staat daarom ook nog niet vast hoe de wereld van elektrisch rijden en laden er over 10 jaar uitziet.

Wat wij wel weten is dat de vraag naar laadinfrastructuur de komende jaren zal blijven toenemen en dat er een flinke opgave ligt om in die behoefte te voorzien. Wij bevinden ons nu in een overgangsfase naar emissieloos rijden waarbij elektrisch rijden steeds meer geaccepteerd wordt en business as usual wordt. Doordat de aanschaf van een elektrisch auto relatief duur is heeft nu nog niet iedereen de mogelijkheid om elektrisch te gaan rijden. We voorzien dat elektrisch rijden goedkoper gaat worden en er een tweedehands markt ontstaat waardoor elektrisch rijden voor iedereen beschikbaar wordt.

Wij hebben als gemeente in de transitie ook een rol te vervullen aangezien wij gaan over de inrichting van de openbare ruimte. Door middel van deze adaptieve visie en de uitwerking ervan in de bijbehorende beleidsregels en overeenkomst met marktpartijen geven wij aan hoe wij denken onze rol te vervullen in deze opgave in ieder geval de eerst komende jaren. Dit vormt onze realisatiestrategie. Wij hanteren waar mogelijk een flexibele insteek. De kennis van vandaag is immers de geschiedenis van morgen. Dit geeft ons de ruimte om nieuwe ontwikkelingen en initiatieven de ruimte te bieden.

Ons uitgangspunt voor alle doelgroepen is daarbij; laden op eigen terrein waar mogelijk, omdat dan de druk in de openbare ruimte niet onnodig toeneemt. Wanneer een particulier geen mogelijkheid heeft om op eigen terrein op te laden, dan is er een publieke laadbehoefte en kan een aanvraag ingediend worden bij een marktpartij voor een openbare laadlocatie. Deze laadlocatie is door een ieder te gebruiken. In de praktijk zal iemand die op eigen terrein kan laden ook niet snel een laadlocatie aanvragen aangezien het laden op eigen terrein vooralsnog goedkoper is dan bij een openbare laadpaal. Door dit uitgangspunt kunnen we ons concentreren op het realiseren van openbare laadlocaties waar dat echt nodig is.

6.2 Openbaar laden

De meeste behoefte aan openbare laadinfrastructuur hebben bewoners en forenzen. Afhankelijk van de bestemming kunnen bezoekers (toeristen of dagjesmensen) ook een openbare laadbehoefte hebben. Gemeente Leiderdorp faciliteert in de plaatsing van openbare laadinfrastructuur via het open-marktmodel.

Openbare laadlocaties worden in openbaar gebied geplaatst en (een deel van) de parkeerplaatsen wordt gereserveerd voor het opladen van elektrische auto's. Hierdoor neemt de druk op de openbare ruimte verder toe. We willen het laadnetwerk in Leiderdorp verder laten groeien waarbij we vraagvolgend willen blijven zijn door het open-marktmodel toe te blijven passen.

Zoals in hoofdstuk 3 aangegeven dient de marktpartij in het open-marktmodel bij een aanvraag voor een laadlocatie een onderbouwing van de laadbehoefte te geven. Een onderbouwing kan bestaan uit een concrete aanvraag van een particulier danwel uit een prognose die aantoont dat er voldoende behoefte is voor een laadlocatie, in dat laatste geval wordt er gesproken over een strategische laadlocatie. Dit onderscheidt leggen we vast in onze Beleidsregels. We willen met deze twee vormen als volgt omgaan:

1. Realisatie op aanvraag van particulier

Alle particulieren (inwoners en forenzen) in onze gemeente hebben de mogelijkheid een laadpaal aan te vragen als zij over een elektrisch voertuig beschikken en niet op eigen terrein kunnen opladen. De marktpartij beoordeelt de aanvraag en kan vervolgens een verzoek voor een laadlocatie indienen bij de gemeente Leiderdorp. Na toetsing aan de beleidsregels wordt toestemming verstrekt voor de laadlocatie zodat de marktpartij de laadlocatie kan gaan realiseren, exploiteren, beheren en onderhouden.

Voor organisaties en/of bedrijven gaan we er vanuit dat opladen van elektrische voertuigen op eigen terrein plaatsvindt. In dat verband gaan we dan ook niet in op aanvragen voor laadlocaties in de publieke ruimte van deze partijen. De beleidsregels scherpen we hierop aan, zodat deze aansluiten bij het parkeerbeleid dat stelt dat op eigen terrein voorzien dient te worden in de eigen parkeerbehoefte. We nemen daarbij tevens een uitzondering op in de beleidsregels voor het geval een organisatie en/of bedrijf niet de beschikking heeft over een eigen terrein en aangewezen is op de openbare publieke ruimte om te parkeren. In dat geval is de gemeente bij uitzondering bereid om medewerking te verlenen aan aanvragen van deze partijen om op te laden in de openbare publieke ruimte. Een voorbeeld hiervan kan zijn Zwembad de Does dat voor parkeren volledig aangewezen is op het publieke parkeerterrein Amaliaplein.

We verwachten dat een deel van het verzoek voor een laadlocatie van een marktpartij ook de komende jaren nog gebaseerd is op een vraag van een particulier. Aangezien er in dit geval bij realisatie van de laadlocatie direct er minimaal één gebruiker is van de laadlocatie willen we dit beleid voortzetten waarbij we het verzoek toetsen aan de beleidsregels. Daarbij gaan we het bedieningsgebied per laadlocatie (nu nog 200 m) tegen het licht houden om tot een verdichting van het laadnetwerk te komen waarbij de loopafstanden tot laadlocaties wordt verkleinend, zie ook hoofdstuk 9.

2. Strategisch plaatsen

Bij strategisch plaatsen ligt er geen directe aanvraag van een elektrische rijder ten grondslag aan het realiseren van de laadlocatie. In dat geval doet de marktpartij een verzoek voor een laadlocatie op eigen initiatief. De marktpartij dient dan conform de beleidsregels wel op een andere wijze de behoefte aan de oplaadlocatie te onderbouwen, bijvoorbeeld op basis van prognoses waaruit blijkt dat op korte termijn een laadbehoefte zal ontstaan bij de betreffende locatie.

Voor strategische laadlocaties kan onderscheidt worden gemaakt in:

- **Bestaande wijken**, waar nog geen elektrische rijders zijn, maar wel potentie is voor elektrisch rijden. Door strategische laadlocaties toe te staan nemen we de drempel weg om elektrisch te gaan rijden.
- **Sportvelden en recreatiegebieden**, op deze locaties komen mensen gedurende een bepaalde periode maar zijn er niet gevestigd. Hierdoor zijn er geen vaste afnemers te verwachten, maar is er wel een laadbehoefte van bijvoorbeeld dagjesmensen.
- **Ontwikkelingsgebieden**, gebieden waar ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden, maar waar nog geen bewoning is. Door in een vroegtijdig stadium laadinfrastructuur te realiseren voorkomen we dat toekomstige gebruikers belemmerd worden om elektrisch te gaan rijden.

Doordat bij een strategische laadlocatie er geen particulier aanvrager achter zit is er meer vrijheid voor het bepalen van de laadlocatie voor de marktpartij. Als beheerder van de openbare ruimte willen we juist op deze strategische locaties regie houden om het laadnetwerk gericht te laten groeien en niet alleen toetsend optreden en de markt te volgen. Hierbij staan we nader stil in hoofdstuk 9 en werken we uit in onze beleidsregels.

6.2 Openbare laadpalen bij civiele werkzaamheden

Marktpartijen die vaak landelijk opereren zijn vaak niet bekend met lokale ontwikkelingen zoals nieuwbouwprojecten en grootschalige onderhoudswerkzaamheden zoals rioleringswerkzaamheden. Terwijl deze ontwikkelingen voor de uitbreiding van het laadnetwerk uitgelezen kansen zijn om in een vroeg stadium voorzieningen voor laadlocaties te realiseren. De gemeente ziet daarom een belangrijke informerende en verbindende rol voor zichzelf weggelegd waarbij de gemeente marktpartijen in een vroeg stadium wijst op ruimtelijke ontwikkelingen en marktpartijen en ontwikkelaars bij elkaar kan brengen. Het kan daarbij voorkomen dat er voor de marktpartijen niet direct een haalbare business case lijkt te zijn voor het plaatsen van een laadlocatie, terwijl dit door ons toch wenselijk wordt geacht. Wij gaan hierover dan nader in gesprek met marktpartijen. We zullen daarbij echter nooit met financiële middelen over de brug komen, aangezien we voldoende potentie zien voor laadpalen en het de marktwerking kan verstoren.

6.3 Stimuleren van semipubliek laden

Door de realisatie van semipublieke laadvoorzieningen kan de vraag naar openbare laadlocaties worden verlaagd. Daar waar mogelijk zullen partijen (denk hierbij aan winkelcentra, wegrestaurant, etc.) die beschikken over een eigen parkeervoorziening de ruimte krijgen om daar laadinfrastructuur aan te leggen. Semipublieke laadvoorzieningen zijn met name van belang voor bezoekers. Bij het faciliteren van semipublieke laadinfrastructuur hanteren wij de volgende beleidsmatige uitgangspunten:

- Het basisprincipe is dat de verantwoordelijkheid voor het realiseren van laadinfrastructuur bij semipublieke laadinfrastructuur ligt bij de grondeigenaar zelf. De grondeigenaar is nu eenmaal diegene die bepaalt wat er op zijn/haar eigendom gebeurt.
- De gemeente stimuleert dat particulieren, bedrijven en organisaties laadpunten faciliteren op eigen terrein en deze waar mogelijk ook publiekelijk toegankelijk maken. Hierbij zetten wij met name in op communicatie.
- Als particulieren een parkeerplaats op eigen terrein, die voor het openbaar verkeer toegankelijk is, willen reserveren voor alleen elektrische voertuigen moet daarvoor conform de wegenverkeerswet een verkeersbesluit door de gemeente worden genomen. Op verzoek verlenen wij hieraan medewerking door verkeersbesluiten op te stellen en in procedure te brengen.
- In de NAL is opgenomen dat in de samenwerkingsovereenkomsten met bedrijven aanvullende afspraken worden gemaakt over de minimale hoeveelheid laadinfrastructuur voor bedrijventerreinen en het openstellen voor uitrol en exploitatie ervan. Dit gaat over bestaande bouw met minder dan 20 parkeerplaatsen, die buiten de Europese richtlijn energieprestatie van gebouwen (EPBD) vallen. Hiervoor wachten wij de landelijke lijn af. Zie kader 2 voor meer informatie over de Europese richtlijnen.

Kader 2: Europese richtlijnen

Het ontbreken van de benodigde leidinginfrastructuur is vaak een barrière voor het installeren van laadinfrastructuur. In de Europese richtlijn energieprestatie van gebouwen (EPBD III) is de verplichting voor het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de private gebouwde omgeving opgenomen. Vanaf 10 maart 2020 geldt dat bij nieuwe woongebouwen en bestaande woongebouwen die ingrijpend worden verbouwd, voor elk parkeervak leidinginfrastructuur aangelegd moet worden ten behoeve van laadpunten, wanneer deze gebouwen meer dan 10 parkeervakken hebben. Deze verplichting wordt opgenomen in het Bouwbesluit.

6.4 Stimuleren van private laadvoorzieningen

Waar mogelijk vindt opladen voor alle doelgroepen op eigen terrein plaats, aangezien dit onnodige druk in de openbare publieke ruimte voorkomt binnen onze gemeente. Bij realisatie van laadinfrastructuur speelt soms nog de discussie over veiligheid van oplaadinfrastructuur in afgesloten parkeergarages (zie kader 3).

Om private laadvoorzieningen te stimuleren is een goede communicatie van belang over het beleid dat wij voeren en dat duidelijk is voor inwoners, organisaties, bedrijven en forenzen hoe zij zelf een private laadvoorziening kunnen realiseren. Daar kunnen wij als gemeente een rol in vervullen. Voor VvE's is het bijvoorbeeld van belang hen te informeren welke laadoplossingen er zijn voor elektrische auto's binnen de VvE. Hiervoor is een brochure beschikbaar⁵.

Kader 3: Ontbrekende wet- en regelgeving

Voor de aanleg van (semipublieke) laadinfrastructuur in parkeergarages is er momenteel nog onzekerheid over de brandveiligheid van elektrische voertuigen en laadvoorzieningen. Vanuit eigenaren en beheerders is er behoefte aan een nieuwe (NEN-)norm voor de integrale brandveiligheid van parkeergarage, waarbij ook rekening wordt gehouden met elektrische voertuigen. Het Nederlandse Normalisatie Instituut werkt aan deze nieuwe norm. Naar verwachting is deze in 2021 gereed en geeft het eigenaren en beheerders dan meer zekerheid over de eisen waar laadinfrastructuur in parkeergarages aan moet voldoen.

⁵ <https://groepen.pleio.nl/file/download/59439031/VvE+brochure>

7. Effecten toename laadinfrastructuur

De toename van laadinfrastructuur heeft effect op onder andere de openbare ruimte, het parkeerareaal en de beschikbare netwerkcapaciteit in Leiderdorp. Daar gaan wij hier nader op in. De toenemende vraag naar elektriciteit brengt ook een grotere opgave met zich mee voor duurzame opwekking van elektriciteit.

7.1 Effect op openbare ruimte

De beschikbare openbare ruimte is schaars, maar er liggen grote opgaves. Er zijn tal van ontwikkelingen die invloed hebben op de inrichting van de openbare ruimte, zoals woningbouw, de energietransitie en het verbeteren van de infrastructuur. Meer elektrische auto's betekent meer openbare laadpalen in de private, semipublieke en publieke ruimte. Het is belangrijk om te weten welk effect het toenemende aantal laadpalen heeft op de openbare ruimte.

Voor regulier openbaar laden geven de opgestelde prognoses die verwerkt zijn in plankaarten voor 2020 tot 2025 een goed beeld wat dit betekent voor onze openbare ruimte. Een actualisatie van de prognoses en plankaarten voor de komende jaren is gewenst om de ontwikkeling voor elektrisch rijden en daarmee de behoefte naar openbare laadpalen inzichtelijk te maken. In 2021 willen we in Holland Rijnland verband dit ingang zetten.

Naast regulier laden komen er ook meer snellaadvoorzieningen. Snelladen is laden op vermogens hoger dan 50 kWh. Vanwege de hoge vermogens moeten snelladers anders dan reguliere laadpalen op middenspanning worden aangesloten. Aangezien middenspanning niet overal aanwezig is en kabels voor middenspanning leggen kostbaar is zijn snelladers doorgaans niet geschikt voor woonwijken. Daarnaast is de prijs van een snellader al gauw 20.000 euro waar een laadpaal met laag vermogen circa 10 keer zo goedkoop is, wat mede daardoor resulteert in hogere laadprijzen voor elektrisch rijders dan bij een reguliere laadpaal. We achten snelladers daarom niet geschikt voor in woonwijken.

Aangezien snellaadinfrastructuur voornamelijk veelrijders zoals taxi's, (stads)logistiek, het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer bedient zijn doorgaans locaties langs doorgaande wegen het beste geschikt voor plaatsing. Verwachting is dan ook dat snelladen zich voornamelijk zal ontwikkelen nabij randen van gemeenten en bij benzinepompen.

Voor wat betreft infrastructuur voor snelladen achten wij daarom regionale samenwerking van belang. Dat kan op Holland Rijnland niveau, maar ook zeker op het niveau van de samenwerkingsregio ZuidWest. In regionaal verband zullen wij nader onderzoeken wat binnen de regio goede locaties (alleen langs doorgaande wegen of ook in de kernen) zijn voor snelladen en welke rol wij als gemeente hebben bij de realisatie van snellaadlocaties. Dit werken we uit in onze beleidsregels.

7.2 Effect op parkeerareaal

De komst van elektrisch rijden en de realisatie van openbare laadpalen in het straatbeeld heeft ook effect op het gebruik van ons parkeerareaal aangezien we per laadpaal parkeerplaatsen reserveren voor elektrische voertuigen. In Leiderdorp gaan we standaard per openbare laadlocatie 2 parkeerplaatsen reserveren voor elektrische auto's, zie ook hoofdstuk 9. Daarbij hanteren we de stelling dat een elektrische auto in de plaats komt van een auto met een conventionele verbrandingsmotor. We zijn dan ook van mening dat op wijk/buurniveau het aantal auto's hetzelfde blijft. Het kan wel zo zijn dat door het reserveren van parkeerplaatsen andere auto's met een conventionele verbrandingsmotor op een andere locatie dienen te parkeren. Door per laadlocatie in het begin niet meer dan 2 parkeerplaatsen te reserveren, ongeacht het aantal laadpalen op de locatie, zorgen we ervoor dat in de nabijheid er ook parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor niet elektrische auto's.

Doordat we in Leiderdorp per openbare laadlocatie direct standaard 2 parkeerplaatsen reserveren voor elektrisch auto's kan het zijn dat we op het moment van realisatie van de laadlocatie meer

parkeerplaatsen reserveren dan strikt noodzakelijk is voor het aantal aanwezige elektrische auto's in de omgeving. Dit doen we bewust om het elektrisch rijden te stimuleren en voorbereidt te zijn op de groei van het aantal elektrisch auto's die op ons afkomt.

Door de ontwikkelingen rondom smart-charging en wellicht verder in de toekomst de mogelijkheden om elektrische auto's te gebruiken om het elektriciteitsnet uit te balanceren door technieken zoals load balancing, micro grid laden en vehicle to grid laden⁶, zien we de mogelijkheid dat elektrische auto's langer bij een laadpaal staan dan puur de tijd die nodig zou zijn om de elektrische auto op te laden. We vinden het dan ook niet nodig dat een elektrische auto die aangesloten is bij een laadpaal zo snel als mogelijk volaad en daarna weer weggaat. We zien de parkeerplaatsen die we bij een laadlocatie reserveren dan ook niet puur als een laadplek. In dat verband zijn we ook van mening dat het reserveren van parkeerplaatsen bij openbare laadpalen niet ten koste gaat van het aantal parkeerplaatsen voor parkeren. Er is daarmee geen reden om extra parkeerplaatsen te realiseren ten opzichte van de huidige situatie wanneer er een openbare laadpaal wordt gerealiseerd.

Het gevolg is dat elektrische auto's langer bij laadlocaties kunnen staan dan strikt noodzakelijk is voor het opladen van de accu. In het begin als een laadlocatie net geïnstalleerd is zien we dit niet als een probleem, omdat we er vanuit gaan dat elke laadlocatie een mate van overcapaciteit heeft waardoor er voldoende ruimte is voor andere elektrische auto's om ook op te laden. Wanneer na enige tijd het aantal elektrische auto's toeneemt gaan we er vanuit dat elektrisch rijders onderling afstemming zoeken om te gaan opladen. Deze verwachting baseren we op praktijkvoorbeelden waarin we zien dat elektrisch rijders elkaar contacten via bijvoorbeeld appgroepen en het gebruik van de laadpaal organiseren. Als het aantal elektrische auto's nog verder toeneemt dan zien we daar kansen voor marktpartijen om het aantal laadpalen in de nabijheid uit te breiden.

We zijn er ons overigens van bewust dat marktpartijen vanwege hun economische belangen niet willen dat een elektrische auto langer dan nodig bij een laadpaal staat. Het gaat dan doorgaans om elektrische auto's die langdurig aan de laadpaal aangesloten zijn zonder dat er daadwerkelijk wordt geladen, zodat de laadpaal voor de marktpartij geen omzet oplevert. We weten bijvoorbeeld dat sommige marktpartijen een connectietarief hanteren als de elektrische auto volgeladen zijn, dit om de elektrische rijder te stimuleren de laadpaal weer te verlaten.

Dergelijke instrumenten staan haaks op onze belangen waarbij we het niet noodzakelijk vinden dat een elektrische auto zo snel als mogelijk wordt volgeladen en weer weggaat. Al kunnen we ons ook weer vinden in het feit dat elektrische auto's ook geen dagen aan een laadpaal verbonden moet zijn zonder stroom af te nemen, aangezien ook andere elektrische auto's de mogelijkheid moeten krijgen om op te laden. We gaan daarom met marktpartijen in overleg om een tussenweg te vinden waarbij een elektrische auto langer dan puur het opladen bij een laadlocatie kan staan, maar toch binnen een redelijke termijn weer plaatst maakt voor een volgende elektrische auto. We dagen daarbij de markt uit om methodes en instrumenten te ontwikkelen die zowel de belangen van de gemeente behartigt als het aantal verschillende gebruikers van een laadpaal bevordert.

Wanneer elektrisch rijden een algemeen goed wordt en er dusdanig veel laadlocaties zijn dan gaan we er vanuit uit dat het niet meer nodig is om bij laadlocaties parkeerplaatsen te reserveren voor elektrische auto's. Wanneer dit moment aanbreekt is door de onzekerheid omtrent de snelheid van de ontwikkelingen op dit moment nog moeilijk te zeggen en is mede afhankelijk van wat er op nationaal en

⁶ Bij slim laden worden elektrische auto's zo efficiënt mogelijk opgeladen, met als doel piekbelastingen van het net te voorkomen en daarmee overbelasting van de hoofdaansluiting tegen te gaan. Load balancing is een techniek die het laadvermogen automatisch aanpast aan de beschikbare hoeveelheid stroom. Dit zorgt ervoor dat op de gebruikelijke piekmomenten worden verminderd. Bij micro grid laden worden binnen lokale elektriciteitsnetwerken vraag en aanbod verevend. Vehicle-to-grid laden maakt het mogelijk dat elektrische voertuigen niet alleen in staat zijn om energie van het elektriciteitsnet af te nemen, maar ook om terug te leveren.

Europees niveau op het gebied van elektrisch rijden gebeurt. Door in ieder geval de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden goed te volgen en nauw in contact te staan met de marktpartijen die actief zijn in Leiderdorp zorgen we ervoor dat we goed de vinger aan de pols houden.

7.3 Effect op netwerkcapaciteit

Mochten er landelijk 1,7 miljoen laadpunten nodig zijn, dan betekent dit naar verwachting een laadbehoefte van 7,1 TWh. Dat heeft effect op het elektriciteitsnetwerk. In sommige gebieden zit het huidige elektriciteitsnetwerk al tegen de maximale beschikbare capaciteit aan. Op dit moment heeft Leiderdorp nog niet te maken met capaciteitstekort van het elektriciteitsnetwerk.

Echter, als gevolg van autonome economische groei is het de verwachting dat binnen 5 jaar het netwerk wel aan zijn maximale capaciteit zit. Door de snelle groei van elektrisch rijden en de algemene trend naar meer behoefte naar elektriciteit (bijvoorbeeld: door ontwikkelingen als van het gas af) kan een capaciteitstekort op ons elektriciteitsnet sneller optreden. Daarom zijn we in de Leidse regio op zoek naar locaties om de netwerkcapaciteit uit te breiden met een 150 KV-station en lokale 50 KV-stations.

We houden over de capaciteit van het netwerk contact met onze netbeheerder Liander. Dit doen we onder andere door Liander te betrekken bij de totstandkoming van de prognoses van elektrisch rijden en de plankaarten. Tevens gaan wij in regionaal verband met Liander in gesprek over de mogelijkheden voor slim laden, load balancing, micro grid laden en vehicle to grid laden.

7.4 Grotere opgave voor duurzame opwek

De vraag naar elektriciteit neemt toe en dit zorgt ervoor dat er meer elektriciteit moet worden opgewekt. Dit willen wij duurzaam doen door gebruik te maken van groene stroom. Dat is elektriciteit opgewekt uit duurzame energiebronnen, zoals zon- of windenergie. Dit betekent een grotere duurzame opwek opgave voor duurzame energie in onze regio. Binnen Holland Rijnland werken wij aan deze opgave in de regionale energie strategie (RES).

RES staat voor Regionale Energie Strategie. In de RES worden veel nationale afspraken uit het Klimaatakkoord in de praktijk gebracht. Dit gebeurt in een landsdekkend programma van 30 regio's. Holland Rijnland vormt een RES-regio en wij nemen daar aan deel. Elke regio stelt een RES op voor de ruimtelijke inpassing van de energietransitie. Dit doen zij voor de opwekking van duurzame elektriciteit en de warmtetransitie in de gebouwde omgeving (van fossiele naar duurzame bronnen). Duurzame mobiliteit is (nog) geen verplichting om mee te nemen in de RES, maar Holland Rijnland heeft dit wel opgenomen. Reden hiervoor is dat verduurzaming van de mobiliteit ook effect heeft op de opwekking van duurzame elektriciteit. Voor de RES 1.0 zullen wij verkennen wat realisatie van laadinfrastructuur betekent voor de opgave voor opwekken duurzame elektriciteit. In het Klimaatakkoord staat dat de NAL geborgd moet worden in de RES. De NAL staat opgenomen in ons hoofdstuk Duurzame Mobiliteit. De RES zien wij als onze kapstok, van daaruit worden andere plannen opgepakt.

8. Randvoorwaarden

Succesvolle realisatie van laadinfrastructuur voor elektrische auto's hangt samen met een aantal factoren. Daar gaan wij hier nader op in. Leiderdorp heeft niet op alle geschetste randvoorwaarden direct invloed.

8.1 Samenwerking

Essentieel voor succesvolle uitrol van laadinfrastructuur in Nederland is een goede samenwerking tussen alle betrokken partijen. De vraagstukken worden te complex om alleen als gemeente op te pakken. Dit gaat dan om samenwerking tussen het Rijk, de samenwerkingsregio's, provincies, gemeenten en de netbeheerder. Het is een gezamenlijke opgave van ons allemaal waar wij als gemeente aan meewerken en aan willen bijdragen. Daarnaast zijn wij ook afhankelijk van de inzet van marktpartijen, zonder hen ook geen openbare laadvoorzieningen.

Gezien de druk die er ligt op de huidige capaciteit van de elektriciteitsnetwerken is het van belang om samen te werken met de netbeheerders. Daarin kunnen wij als Leiderdorp een bijdrage aanleveren, maar deze samenwerking is bovenregionaal en landelijk ook essentieel. Wij als overheid kunnen niet alleen deze opgave aanpakken.

Met alleen publieke laadinfrastructuur komen wij er niet. Indien mogelijk heeft laden op eigen terrein of semipubliek terrein de voorkeur. Daarvoor is deelname van bedrijven en andere organisaties in onze gemeente essentieel. Alleen gezamenlijk kunnen wij zorgdragen voor een dekkend laadnetwerk.

8.2 Draagvlak

Draagvlak onder onze inwoners en ondernemers is van essentieel belang, zij moeten weten waarom elektrificatie van mobiliteit nodig is en waarom er dus laadvoorzieningen in onze gemeente worden geplaatst. Om draagvlak te realiseren is goede communicatie over de opgave die er ligt en de manier waarop wij daarmee aan de slag gaan belangrijk.

8.3 Informatie & Ondersteuning

Om te weten wat er nodig zal zijn aan (openbare) laadinfrastructuur de komende jaren is het van belang om te weten wat de prognoses zijn voor allerlei vormen van laden. Ook dient rekening te worden gehouden met eventuele beperkingen in de openbare ruimte en welke juridische restricties er mogelijk zijn bij realisatie van openbare laadinfrastructuur.

Hiervoor hebben wij informatie nodig vanuit bijvoorbeeld de NAL organisatie en de samenwerkingsregio Zuidwest. Wij zijn als gemeente te klein om voor alles zelf onderzoeken te laten uitvoeren. Ons standpunt is dat alles wat het beste op hoger schaalniveau opgepakt kan worden, ook daar moet liggen. Bij plaatsing van bijvoorbeeld laadinfrastructuur bij Vereniging van Eigenaren of woningcorporaties geldt vaak landelijke wet- en regelgeving. Hier moet dan ook landelijk naar worden gekeken. Ondersteuning vanuit Holland Rijnland en de samenwerkingsregio Zuidwest is van belang om te zorgen voor onderlinge samenhang.

8.4 Capaciteit en budget

Om als Leiderdorp bij te dragen aan het faciliteren en stimuleren van laadinfrastructuur is voldoende capaciteit van belang. Bij de totstandkoming van het Klimaatakkoord zijn er voor Mobiliteit ook allerlei afspraken gemaakt die moeten worden opgepakt, onder andere door ons als gemeente. Hier is nog geen budget aan gekoppeld, terwijl er nu wel van alles verwacht wordt. Het is daarom van belang dat er goede afspraken worden gemaakt hierover tussen gemeenten en de provincie en het Rijk en dat zoveel mogelijk ondersteuning wordt aangeboden vanuit de samenwerkingsregio Zuidwest.

9. Doorvertaling visie naar beleidsregels en overeenkomst

De voorliggende visie beschrijft de ontwikkelingen en de uitdagingen waarvoor de gemeente staat op het gebied van laadinfrastructuur en welke strategie daarvoor wordt gevolgd. Deze visie dient na vaststelling uitgewerkt te worden en te gaan landen in de al geldende beleidsregels en modelovereenkomst tussen de gemeente Leiderdorp en de marktpartijen. Dit hoofdstuk geeft inzicht in welke onderwerpen van de beleidsregels en overeenkomst aangepast gaan worden om het laadnetwerk uit te breiden en mee te laten groeien met de ontwikkelingen. Daarbij wordt naast de uitdagingen die er zijn ook voortgebouwd op de ervaringen die sinds 2017 zijn opgedaan met het uitrollen van het laadnetwerk in Leiderdorp.

9.1 Onzekerheid wat er op ons afkomt

Het aantal laadlocaties is sinds de invoering van het open-marktmodel de laatste jaren in Leiderdorp flink gegroeid. Een verdere groei zal noodzakelijk zijn om de verwachte opkomst van de elektrische auto te kunnen faciliteren. Bekend is uit landelijke cijfers dat de afgelopen jaren het aantal elektrische auto's jaarlijks is verdubbeld. In absolute zin is het aantal misschien nog beperkt, maar de groei zet zich in de komende jaren versneld door, dit blijkt onder andere uit de verkoopcijfers van 2020 die maandelijks worden bijgehouden door RVO, zie tabel 1. Elektrische auto's vormen hierdoor meer en meer een substantieel deel van het wagenpark.

Maand	Aantal verkochte e-auto's	Aandeel verkochte e-auto's	Aantal verkochte hybride auto's	Aandeel verkochte hybride auto's	Totaal stekker auto's	Totaal aandeel verkochte stekker auto's
jan	1.690	3,8%	1.153	2,6%	2.843	6,4%
feb	2.830	9,4%	839	2,8%	3.669	12,2%
mrt	3.938	13,3%	1.099	3,7%	5.037	17,0%
apr	1.559	10,2%	590	3,8%	2.149	14,0%
mei	1.402	9,4%	683	4,6%	2.085	14,0%
jun	2.830	11,3%	1.138	4,5%	3.968	15,8%
jul	3.877	11,1%	1.668	4,8%	5.545	15,9%
aug	4.347	16,3%	1.274	4,8%	5.621	21,1%
sep	6.161	20,9%	1.569	5,3%	7.730	26,2%
okt	7.240	22,6%	1.693	5,3%	8.933	27,9%
nov	7.524	22,5%	2.033	6,1%	9.557	28,6%

Tabel 1. Verkoopcijfers elektrische auto's in 2020, bron RVO.nl. Opmerking in dec 2019 was het aantal verkochte elektrische auto's door aflopende fiscale voordelen erg hoog, dit kan hebben doorgewerkt in lagere verkoopaantallen in de eerste maanden van 2020.

Om inzicht te krijgen in wat er op ons afkomt worden er prognoses gemaakt van de laadbehoefte die worden vertaald in laadlocaties op plankaarten. Deze prognoses gaan gepaard met onzekerheden. Dit is inherent aan een transitie. Verschillende ontwikkelingen in technologie, politiek, markt en onder gebruikers leiden tot een complex samenspel die de innovatie zowel kan versnellen als vertragen. Door deze onzekerheid is het noodzakelijk om naast prognoses goed de vinger aan de pols te houden om de werkelijke ontwikkelingen van het aantal elektrische auto's en laadpalen te volgen. Daarom is tussentijds evalueren en indien nodig actualiseren van deze visie van belang.

Voor de toekomstige laadbehoefte gaan we net als in 2018 in Holland Rijnland verband prognoses voor de laadbehoefte opstellen en deze uitwerken tot plankaarten. In 2018 hadden we dit gedaan voor de jaren 2020 en 2025, zie bijlage I. Om de ontwikkelingen en kennis van afgelopen jaren te benutten gaan we in Holland Rijnland verband nieuwe prognoses en plankaarten ontwikkelen. Dat doen we voor de jaren 2025

en 2030. In de volgende paragrafen staan we stil welke aanpassingen we nodig achten om de groei van ons laadnetwerk verder te stroomlijnen en mogelijk te maken.

9.2 Uitbouwen van het laadnetwerk

In de regelstrategieën voor laadlocaties op openbaar terrein zoals beschreven in hoofdstuk 6 is aangegeven dat we toetsend blijven als een aanvraag voor een laadlocatie komt vanuit een particulier, maar dat we meer de sturend willen zijn voor strategische laadlocaties. Door deze regie te pakken bij strategische laadlocaties zorgen we ervoor dat het laadnetwerk zich verder ontwikkelt en fijnmaziger wordt. Tevens zijn we minder afhankelijk van de locatiekeuzes van marktpartijen. Daarbij is het uitgangspunt dat we inzetten op het spreiden van laadlocaties. Hierdoor verkleinen we de loopafstand voor particulieren tot laadlocaties en anderzijds voorkomen we dat er concentraties van laadvoorzieningen ontstaan waardoor particulieren die geen elektrische auto hebben worden weggedrukt.

Een uitzondering maken we voor locaties waar een hoge concentratie van ruimtelijke functies is en waar in de nabijheid parkeerterreinen aanwezig zijn. Op dergelijke locaties vinden we het acceptabel dat laadvoorzieningen geconcentreerd worden, het gaat dan om bijvoorbeeld de parkeerterreinen bij de Schansen en de Santhorst, danwel bij het centraal gelegen parkeerterrein aan de Muzenlaan.

We werken deze aanpak verder uit in de beleidsregels, waarbij we in Holland Rijnland verband nieuwe prognoses en plankaarten gaan ontwikkelen die we gaan gebruiken om sturender te zijn op strategische laadlocaties.

9.3 Rol parkeerdruk bij bepalen laadlocatie

Elke vier jaar wordt er in Leiderdorp een parkeerdrukmeting gehouden. Uit deze metingen blijkt dat de parkeerdruk in veel straten van Leiderdorp aanzienlijk is. Een nieuwe laadlocatie stuit dan ook vaak op bezwaren van omwonenden, omdat vaak de noodzaak voor een laadlocatie niet wordt gezien. Dit wordt versterkt doordat er soms nog geen elektrische auto's in de straat zijn.

In het vraagvolgende open-marktmodel is het uitgangspunt dat er na realisatie van de laadlocatie er (op korte termijn) elektrische auto's zijn. Dit is ook het geval als er een strategische laadlocatie wordt gerealiseerd. Een elektrische auto komt in de meeste gevallen in de plaats van een auto met conventionele verbrandingsmotor. Op wijk/buurniveau blijft daardoor nagenoeg het aantal auto's hetzelfde. Bij een laadlocatie blijven we het wenselijk vinden om parkeerplaatsen te reserveren voor elektrische auto's. Op deze manier wordt voorkomen we dat de laadpaal niet bereikbaar is om op te laden.

Zoals in paragraaf 7.2 beschreven zien we een parkeerplaats die we bij een laadlocatie reserveren voor elektrische auto's ook niet puur als een laadplek. In dat verband zijn we ook van mening dat het reserveren van parkeerplaatsen bij openbare laadpalen niet ten koste gaat van het aantal parkeerplaatsen voor parkeren. Er is daarmee geen reden om extra parkeerplaatsen te realiseren ten opzichte van de huidige situatie wanneer er een openbare laadpaal wordt gerealiseerd.

Eveneens is er dan ook geen reden om te veronderstellen dat de parkeerdruk wijzigt door het realiseren van laadlocaties. Zodoende vinden we dat de locatie voor laadpalen niet bepaald wordt door de heersende parkeerdruk. Daarom passen we onze beleidsregels aan waarbij we voor de realisatie van laadlocaties niet langer naar de parkeerdruk kijken.

Dat wil overigens niet zeggen dat we geen oog meer hebben voor de consequenties die laadlocaties kunnen hebben op het parkeerareaal. Omdat we ervan bewust zijn dat marktpartijen kunnen besluiten om direct meerdere laadpalen per laadlocatie te realiseren terwijl het aanbod van elektrisch rijden daarvoor nog geen noodzaak acht. Hierdoor zou het aantal parkeerplaatsen voor auto's met een conventionele verbrandingsmotor in de verdrukking kunnen komen als voor elk laadpunt een parkeerplaats voor een elektrische auto wordt gereserveerd. Daarom achten we het niet nodig om meer dan 2 parkeerplaatsen te

reserveren als er een laadlocatie wordt gerealiseerd. Aangezien per laadlocatie door de marktpartij het gebruik wordt gemonitord kunnen we deze gebruikerscijfers gebruiken om na te gaan of er behoefte is aan meerdere gereserveerde parkeervakken voor het opladen van elektrische auto's. Als daar behoefte aan blijkt te zijn dan breiden we het aantal gereserveerde parkeervakken uit per laadlocatie. In de beleidsregels werken we uit wanneer we dit doen.

9.4 Nieuwe ontwikkelingen en grootschalige onderhoudsprojecten

Bij nieuwe ontwikkelingen of bij grootschalige onderhoudsprojecten houden we in de plannen rekening met de toekomstige laadbehoefte. Dit doen we door locaties vooraf geschikt te maken voor laadpalen door enerzijds voorbereidingen te treffen in de ondergrond voor kabels en leidingen en in de bovengrond met de ruimte voor de laadpaal. Door dit tevens in een vroeg stadium naar zowel de buurt als marktpartijen te communiceren nemen we ze mee in het proces en verhogen we de acceptatiegraad voor de komst van een laadlocatie. Hierdoor verwachten we dat het proces van aanvraag tot plaatsing van de laadlocatie wordt versneld als een marktpartij een aanvraag doet voor de betreffende locatie.

9.5 Communicatie bij uitrollen laadnetwerk

We willen inwoners, organisaties en bedrijven in Leiderdorp meenemen in de noodzaak om ons laadnetwerk voor elektrische auto's uit te breiden. Dit doen we enerzijds door de voorliggende visie ter inzage te leggen. Zodat bekend is dat we ons moeten voorbereiden op de gevolgen van het landelijke beleid dat vanaf 2030 alle nieuwe auto's emissieloos moeten zijn. Om onze inwoners, organisaties en bedrijven de overstap naar elektrisch rijden te laten maken is het noodzakelijk dat we een laadnetwerk gaan realiseren zodat mensen hun nieuwe elektrische auto's kunnen opladen. Door deze visie kennen onze inwoners, organisaties en bedrijven onze ambitie en opgave en wordt duidelijk welke werkwijze we hanteren voor het realiseren van de laadlocaties in Leiderdorp.

Daarbij gaan we nadrukkelijk aangeven in de communicatie dat laadpalen algemene openbare voorzieningen zijn net zoals straatmeubilair en niet voor exclusief gebruik zijn. We zijn er van overtuigd dat laadpalen straks de normaalste zaak van de wereld zijn. Bij de communicatie van de uitrol van het laadnetwerk zien we ook een rol weggelegd voor de marktpartijen, zodat deze beter zichtbaar worden. We gaan hierover in overleg met marktpartijen om dit nader uit te werken. Te denken valt aan een bewonersbrief voor de straat als een laadlocatie geplaatst wordt. Op deze manier weten de bewoners wanneer de laadlocatie actief wordt en kunnen ze aanvullende informatie over de laadlocatie krijgen.

9.6 Laadpalen worden gemeengoed in de openbare ruimte

Waar elektrisch rijden in 2017 bij het invoeren van het open-marktmodel nog een bijzonderheid was gaan we er vanuit dat dit over enkele jaren gemeengoed is. Hetzelfde geldt voor laadlocaties. We gaan er vanuit dat een laadlocatie in de nabije toekomst een openbare voorziening is die te vergelijken is met een bushalte of lichtmast. We gaan laadlocaties dan ook hetzelfde behandelen als deze openbare voorzieningen. Mocht bij een wegconstructies een laadlocatie verplaatst dienen te worden dan nemen we de kosten mee in het project. Dit werken we uit in de overeenkomst met marktpartijen.

9.10 Kosten en invoeren leges

Doordat we laadpalen als gemeengoed zien. Vinden we dat vergunningen voor laadlocaties ook genormaliseerd moeten worden. Dat houdt in dat we leges gaan heffen op toestemmingen om zo een deel van de kosten te dekken die worden gemaakt voor het opstellen van verkeersbesluiten en het inrichten van de parkeerplaatsen voor elektrische auto's. De leges werken we uit in de beleidsregels en landen in de legerverordening, zodat vanaf 1 januari 2022 er leges kunnen worden geheven.

In 2017 was het aantal aanvragen voor laadlocaties beperkt. De kosten voor het inrichten van laadlocaties werden uit de middelen van wegbeheer betaald. Door de groei van aanvragen is dit niet meer wenselijk en is er een apart budget nodig voor realisatie en onderhoud van de laadlocaties. Dit vragen we aan in de kadernota.

