



Vooruitblik laadinfrastructuur en realisatiekader

2024-2030

Inhoudsopgave

- 1 Samenvatting**

- 2 Waarom een laadvisie?**

- 3 Regelgeving**
 - 3.1 Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III)
 - 3.2 Privaat laden in de openbare ruimte

- 4 Relevante ontwikkelingen**
 - 4.1 Groei elektrisch vervoer
 - 4.2 Internationale en nationale afspraken
 - 4.3 Netcongestie

- 5 Mix van laadinfrastructuur**
 - 5.1 Type laadinfrastructuur
 - 5.2 Laadsnelheden

- 6 Laadinfrastructuur in Oss**
 - 6.1 Lokale ambitie
 - 6.2 De opgave
 - 6.3 Gemeentelijke beleid

- 7 Beleidsuitgangspunten**
 - 7.1 Focus op de juiste doelgroepen en laadbehoefte
 - 7.2 We hanteren de Ladder van Laden
 - 7.3 We zoeken naar balans in vraag en aanbod
 - 7.4 We zorgen voor een goede ruimtelijke inpassing
 - 7.5 We zorgen voor heldere communicatie

8 Plaatsingsbeleid

- 8.1 Uitrol publieke laadpunten
 - 8.1.1 Plankaart
 - 8.1.2 Categorie 1: Voltooien van een dekkend basisnetwerk
 - 8.1.3 Categorie 2: Prestatiegestuurde realisatie en aanvragen inwoners
 - 8.1.4 Categorie 3: Strategische laadpalen / specifieke gebruikersgroepen
 - 8.1.5 Nieuwbouw en herontwikkeling
 - 8.1.6 Plaatsingscriteria
 - 8.1.7 Mindervalideparkeerplaatsen
 - 8.1.8 Verkeersbesluit
 - 8.1.9 Bebording
 - 8.1.10 Laadpaalbezetting
- 8.2 Snelladers
- 8.3 Laadpleinen
- 8.4 Deelmobiliteit
- 8.5 VvE en huurders
- 8.6 Ondernemers en bedrijventerreinen

9 Innovaties en Pilots

- 9.1 Slim laden
- 9.2 Vehicle to Grid
- 9.3 Mobility as a Service (MaaS)
- 9.4 Emissieloos bouwen

1 Samenvatting

In Oss neemt het aantal elektrische voertuigen en de vraag naar laadpalen gestaag toe. In de visie op elektrische laadpalen wordt erkend dat de pioniersfase voorbij is, en een meer gestructureerde aanpak nodig is om de verwachte groei te accommoderen. De focus ligt op het anticiperen op toekomstige ontwikkelingen en de benodigde uitbreiding van het laadnetwerk.

Met een prognose van een bijna twintigvoudige toename van elektrische voertuigen tot 2030, stelt de gemeente Oss dat er 1.365 openbare laadpunten nodig zijn om aan deze groeiende behoefte te voldoen, een stijging van ca 400% ten opzichte van het huidige aantal van 340. Deze toekomstige laadinfrastructuur moet van hoogwaardige kwaliteit zijn om een soepele overstap naar elektrisch vervoer te faciliteren, zonder belemmeringen voor zowel burgers als bedrijven.

Het doel van deze laadvisie is om te zorgen dat laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van elektrisch vervoer en om te komen tot een toekomstbestendig en dekkend netwerk van laadinfrastructuur. Hiermee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de energietransitie en de uitvoering van het Klimaatakkoord.

Ambities

De gemeente Oss stelt doelen, waaronder een 55% reductie in CO₂-uitstoot en 50% gezondheidswinst tegen 2030. De overgang naar elektrisch vervoer speelt een significante rol in het behalen van deze doelen. Met een voorspelde groei van elektrische voertuigen tot ongeveer 13.573 in 2030, ontstaat een grotere vraag naar laadpunten. Publieke en semi-publieke laadinfrastructuur zullen cruciaal zijn in het voorzien van deze groei. Voor het realiseren van een optimale en toekomstbestendige uitbreiding van het laadnetwerk tot 2030 is een helder plaatsingsbeleid vereist. Na 2030 zal de nadruk naar verwachting

verder verschuiven naar publieke laadpunten, waarbij de groei van elektrisch vervoer aanhoudt. Deze ontwikkelingen zijn van essentieel belang voor het bevorderen van duurzame mobiliteit, het waarborgen van schone lucht, en het realiseren van gezondheidswinst.

Type laadinfrastructuur

Er zijn drie soorten laadpunten voor elektrische voertuigen: private, semi-publieke en publieke laadpunten. Private laadpunten bevinden zich op eigen terrein, zoals in garages, opritten, of op het terrein van een ondernemer, en zijn exclusief beschikbaar voor de bewoner(s) of een besloten groep. Semi-publieke laadpunten zijn ook op eigen terrein gelegen, maar worden opengesteld voor derden, zoals bezoekers of omwonenden, met mogelijk beperkte toegangstijden. Publieke laadpunten bevinden zich in de openbare ruimte, zijn voor iedereen toegankelijk en worden beheerd door marktpartijen, waarbij gereserveerde parkeervakken alleen voor elektrische voertuigen in oplaadstatus zijn.

Laadmethodes

[Reguliere laadpunten](#) hebben een standaard vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren. Reguliere laadpunten kunnen individueel worden geplaatst, of geclusterd worden op een laadplein.

[Snelladers](#) zijn laadpalen op gelijkstroom die laden met 50kW en hoger. Ten opzichte van reguliere laadpalen (22kW) hebben snelladers een hoger vermogen en laden voertuigen in een veel kortere tijd op. De kosten van snelladen zijn hoger. Deze plaatsen we als gemeente niet in de openbare ruimte.

Doelgroepen

Personenvervoer vormt momenteel de grootste categorie met de sterkste groei. De verwachting is dat dit in de toekomst zo blijft. Hierin

onderscheiden we drie verschillende doelgroepen:

- Inwoners
- Forenzen (mensen die in de gemeente Oss werken en elders wonen)
- Recreanten en toeristen

Logistiek/bedrijventerreinen

Ook bij ondernemers en bedrijventerreinen kan een laadvraag zijn. In principe kunnen bedrijven zelf op privaat terrein laadinfrastructuur realiseren en zijn laadpunten in de publieke ruimte niet nodig voor deze doelgroep.

Verlengde private aansluiting (VPA)

Privaat laden in de openbare ruimte staan we niet toe. Deze vorm van laden kan op de korte termijn een oplossing zijn voor een aantal inwoners. Op langere termijn en met de groei van elektrisch vervoer is dit niet houdbaar als oplossing. Deze vormen van laadinfrastructuur zijn niet op grotere schaal toepasbaar.

Netcongestie

In Noord-Brabant en Limburg, en daarmee dus ook de gemeente Oss is een op- en afname stop afgekondigd voor nieuwe grote netwerkaansluitingen. Voor de publieke laadinfrastructuur (de reguliere laders tot 22 kW) heeft dit voorlopig geen gevolgen. Landelijke ontwikkelingen laten echter zien dat netcongestie ook steeds meer invloed heeft op nieuwe kleinverbruikaansluitingen. Dat kan de uitrol van laadinfrastructuur in de weg zitten. Hoewel op dit moment nog niet verwacht, zullen we er rekening mee moeten houden dat ook gemeente Oss te maken kan krijgen met beperkingen op nieuwe kleinverbruikaansluitingen.

Uitrol publieke laadpunten

De uitrol van publieke laadinfrastructuur in de gemeente is van 2020 tot 2024 belegd bij Vattenfall volgens de gezamenlijke concessie

van de provincies Noord-Brabant en Limburg. Op het moment van schrijven van deze laadvisie vindt de voorbereiding van een nieuwe collectieve aanbesteding via de provincies Noord-Brabant en Limburg plaats. Gemeente Oss doet ook mee aan deze nieuwe concessie die juli 2024 start. De plaatsingsperiode heeft een looptijd van twee jaar vanaf de ondertekening van het contract met de mogelijkheid deze periode eenzijdig éénmaal met twee jaar te verlengen. Deze verlenging wordt na consultatie van -een delegatie van- gemeenten collectief vastgesteld. De exploitatieperiode heeft een looptijd van tien jaar vanaf de ondertekening van het contract (12 jaar incl. verlenging). Gedurende de exploitatieperiode is de CPO verantwoordelijk voor het volledige beheer, onderhoud en de exploitatie van alle gerealiseerde laadpalen.

2 Waarom een laadvisie?

De uitrol van elektrisch vervoer speelt een belangrijke rol in de Nederlandse klimaatdoelstelling om in 2030 55%, minder CO₂ uit te stoten ten opzichte van 1990. Door de mobiliteit in Nederland te verduurzamen kan een grote bijdrage aan deze ambities worden geleverd. Ongeveer 19% van alle CO₂-uitstoot in Nederland wordt veroorzaakt door de mobiliteitssector, waarvan 10% door personenauto's.¹

Het verduurzamen van mobiliteit draagt daarnaast bij aan de aanpak voor andere grote opgaven in Nederland waaronder de stikstofproblematiek en schone lucht. Ook biedt elektrisch rijden kansen om de leefbaarheid te verbeteren en geluidshinder tegen te gaan. Elektrificatie van het Nederlandse wagenpark is hiermee één van de belangrijke thema's in het Nederlandse klimaatbeleid. Om de overgang naar elektrisch vervoer te laten slagen is het essentieel om tijdig voldoende laadinfrastructuur te realiseren.

Het aantal elektrische auto's in Nederland neemt snel toe. Vanaf 2035 mogen er in EU-landen geen nieuwe auto's of bestelwagens verkocht worden met een benzine of dieselmotor. Naar schatting rijden er in 2030 dan zo'n 1,9 miljoen elektrische personenvoertuigen in Nederland. Deze ontwikkelingen vragen om een gelijktijdige ontwikkeling van de benodigde laadinfrastructuur.

Als onderdeel van het Klimaatakkoord is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) vastgesteld. Hierin is opgenomen dat de ontwikkeling van laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de groei van het aantal elektrische auto's. Om deze doelstellingen te bereiken is een versnelling in de realisatie van laadinfrastructuur nodig.

De gemeente Oss staat aan de lat van het organiseren van voldoende laadinfrastructuur in de publieke ruimte. Deze integrale laadvisie vervangt de 'Notitie oplaadpunten voor elektrische auto's uit 2010.'

In juni 2023 is de koersnota mobiliteit vastgesteld door de gemeenteraad in Oss. Hierin staat onder andere de doelstelling om de mobiliteit in de gemeente te verduurzamen. De gemeente Oss wil de transitie naar elektrische automobility optimaal faciliteren door het aanbieden van voldoende laadvoorzieningen in de wijken, op knooppunten en parkeerterreinen.

Doel laadvisie

Het doel van deze laadvisie is om te zorgen dat laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van elektrisch vervoer en om te komen tot een toekomstbestendig en dekkend netwerk van laadinfrastructuur. Hiermee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de energietransitie.

Om dit doel te bereiken kijken we met een integrale blik naar de opgave voor laadinfrastructuur. Toch ligt in deze visie de nadruk op elektrische personenvoertuigen. Dit is namelijk de grootste categorie met de sterkste groei, waarvoor ook nu actie nodig is. Het is de verwachting dat dit in de nabije toekomst zo blijft. Rondom andere vormen van elektrisch vervoer zoals zwaar transport zijn nog veel onduidelijkheden en de ontwikkelingen hierop lopen in de tijd gezien ver achter bij de ontwikkeling van personenvoertuigen. Deze visie heeft een doorkijk tot aan 2030 en wordt eens per twee jaar aangevuld en geüpdatet om de snelle ontwikkelingen bij te benen.

¹ CBS (2020). Emissies naar lucht op Nederlands grondgebied; mobiele bronnen. Geraadpleegd op 9 maart 2022, www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/84735NED?q=co2

3 Regelgeving

3.1 Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III)

De Europese Commissie heeft de richtlijn Energy Performance of Buildings Directive III opgesteld. Deze richtlijn EPBD III is in Nederland in het Bouwbesluit opgenomen (onder de omgevingswet: Besluit bouwwerken leefomgeving). De richtlijnen op het gebied van laadinfrastructuur komen neer op de volgende punten:

- 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.
- Bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan 20 parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2025 minimaal 1 oplaadpunt zijn aangelegd. De gebouweigenaar kan, naar gelang de lokale behoefte en lokale markt, zelf bepalen hoeveel oplaadpunten hij in totaal realiseert ².

3.2 Privaat laden in de openbare ruimte

De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van de gemeente Oss draagt bij aan een

overzichtelijke en veilige openbare ruimte. Vanwege bepalingen in de APV is het in principe niet toegestaan privé kabels op of over de weg te plaatsen, in welke vorm dan ook.

Privaat laden in de openbare ruimte

*Door middel van de realisatie van een laadpunt in de openbare ruimte die is aangesloten op een private aansluiting, of door de laadkabel over of onder het trottoir te laten lopen is het mogelijk om een in de publieke ruimte geparkeerde auto op te laden met een private aansluiting. Dit wordt **privaat laden in de openbare ruimte** genoemd, of een **Verlengde Private Aansluiting (VPA)**.*

Privaat laden in de openbare ruimte staan we niet toe. Deze vorm van laden kan op de korte termijn een oplossing zijn voor een aantal inwoners. Op langere termijn en met de groei van elektrisch vervoer niet houdbaar als oplossing. Deze vormen van laadinfrastructuur zijn niet op grotere schaal toepasbaar.

Met een VPA claimt de bewoner informeel de parkeerplaats nabij de betreffende woning. Dit kan een gevoel van ongelijkheid veroorzaken in de buurt. Bij een hoge parkeerdruk kan dit bovendien voor onvrede of onrust zorgen in de buurt.

Het toestaan van VPA is niet in iedere wijk of straat mogelijk door verschillende vormen van openbare weginrichting en/of stedenbouwkundige opzet van een wijk. Voorbeeld is woningen aan een groene hof met parkeerplaatsen in een parkeerkoffer. Er blijft dus altijd een verschil

² Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III)

tussen groepen bewoners wat betreft de laadmogelijkheid op een private netaansluiting.

De gemeente behoudt altijd een verantwoordelijkheid ten aanzien van objecten in de openbare ruimte. Het is mogelijk om via een overeenkomst opstalrecht aan de eigenaar te verlenen (en dit vast te leggen bij de notaris). Daarmee zijn afspraken te maken met de particulier over eigendom en aansprakelijkheid. Echter dit betekent notariskosten voor de gebruiker en vergt een hoge gemeentelijke administratieve inzet waarbij de risico's deels voor de gemeente blijven. Kortom: juridisch kunnen we veel vastleggen echter de praktijk zal weerbarstig zijn.

Het toestaan van VPA kost de gemeente organisatorisch en financieel méér dan het n iet toestaan van VPA. Denk aan bijvoorbeeld vergunningentraject, contractvorming en –beheer, aansprakelijkheidszaken, toezicht en handhaving en klachtenafhandeling. Slechts een deel van deze kosten is te verrekenen met leges.

Het toestaan van VPA zorgt uiteindelijk voor minder vraag naar openbare laadpalen. Daarmee wordt het aanbod en gebruik in de openbare ruimte minder uitgebreid en minder flexibel. Dit draagt niet bij aan het collectieve gebruik.

4 Relevante ontwikkelingen

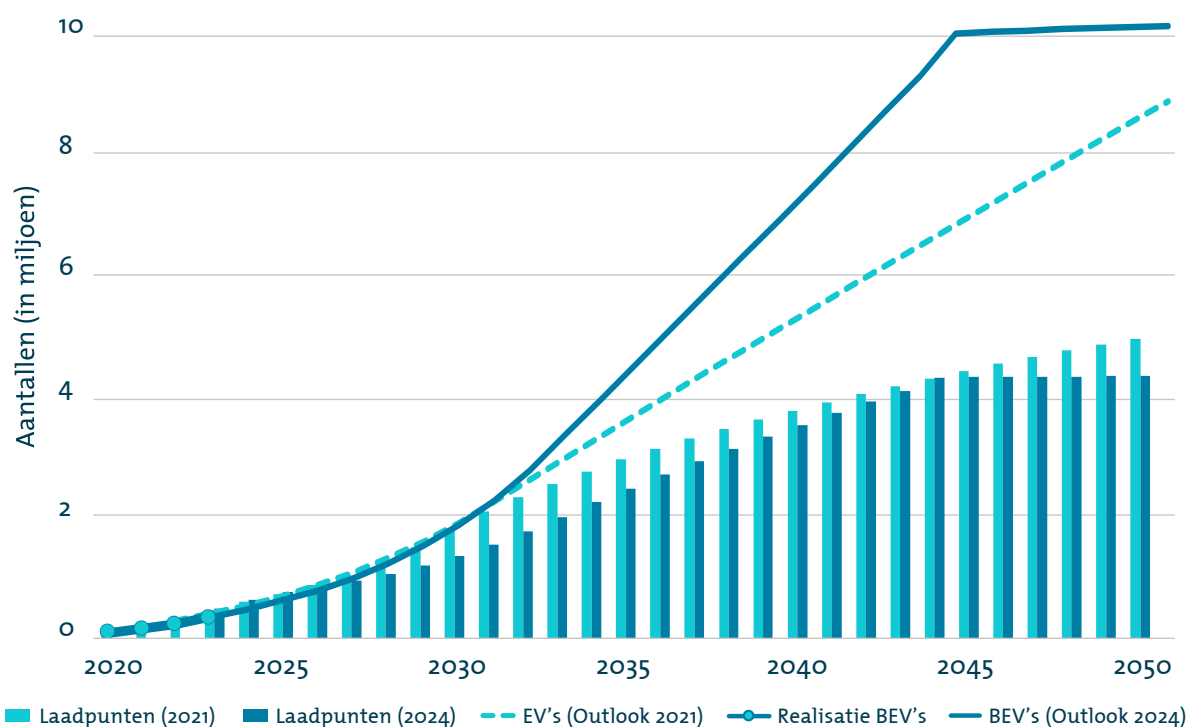
Het beleid van de gemeente Oss staat niet op zichzelf, maar bevindt zich in de context van allerlei ontwikkelingen. Ontwikkelingen rondom elektrisch vervoer en laadinfrastructuur volgen elkaar in rap tempo op. In dit hoofdstuk omschrijven we daarom de ontwikkelingen die van invloed zijn op de uitrol van laadinfrastructuur in Oss. We noemen in deze visie de stand van zaken en groei van elektrisch vervoer en stippen landelijke ontwikkelingen aan die hier betrekking op hebben.

4.1 Groei elektrisch vervoer

Begin 2024 reden er ruim 444.000 volledig elektrische personenauto's (batterij-elektrische personenauto's/BEV) rond in Nederland³.

Volgens de meest recente prognoses (2024) groeit het aantal elektrische voertuigen vergelijkbaar met de voorspelde groei uit 2021. Het bijbehorend benodigde aantal laadpunten groeit tot aan 2030 wat langzamer dan in 2021 is voorspeld. Er zullen in 2030 naar verwachting meer dan 1,9 miljoen volledig elektrische voertuigen rondrijden⁴, uitgaande van het 'midden scenario'. Om al deze voertuigen van elektriciteit te voorzien zijn dan ongeveer 1,3 miljoen laadpunten nodig. Na 2030 volgt een grotere toename in BEV's en laadpunten. Deze dient als basis voor de landelijke opgave voor laadinfrastructuur en zijn weergegeven in onderstaande grafiek:

Prognose aantal EV's en laadpunten Outlook 2024 t.o.v. 2021 (midden scenario)



³ RVO (2024). Cijfers elektrisch vervoer. Geraadpleegd op 23 februari 2024, www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers-elektrisch-vervoer

⁴ ElaadNL (2024). Outlook Personenauto's 2024: Elektrisch rijden voor iedereen. Geraadpleegd op 23 februari 2024, https://elaad.nl/wp-content/uploads/downloads/2024/02/ElaadNL_Outlook_Personenautos_2024_def.pdf

Het aantal elektrische voertuigen neemt snel toe, onder andere vanwege overheidssubsidies op de aanschaf van een elektrische auto en doordat er meer betaalbare elektrische voertuigen op de markt komen. Het streven is dat vanaf 2030 alleen nog personenauto's zonder uitstoot worden verkocht. Vanaf 2035 mogen in de EU geen brandstof auto's meer verkocht worden. Uitgezonderd zijn auto's die enkel op e-fuels kunnen rijden en dus niet kunnen starten op traditionele brandstoffen.⁵

In de praktijk zal dit neerkomen op een toename in elektrisch aangedreven auto's voorzien van een accu. De verwachting is dat de groei van het marginale marktaandeel van auto's op waterstof, groens of e-fuels niet doorzet.

4.2 Internationale en nationale afspraken

In het Klimaatakkoord van Parijs uit 2015 zijn internationale afspraken gemaakt over het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen om de opwarming van de aarde tegen te gaan. Deze afspraken zijn vertaald naar Nederlandse afspraken. Deze afspraken zijn in het Klimaatakkoord 2019 per thema uitgewerkt. Een van de thema's daarin is Mobiliteit.

Hieronder de volgen de hoofddoelstellingen van het klimaatakkoord per thema:

- Duurzame energiedragers
 - o Hernieuwbare energiedragers
 - o Stimuleren waterstof
 - o Duurzaam inkopen overheden
- Stimulering elektrisch (personen)vervoer
 - o Streven naar 100% emissieloze nieuwverkoop van personenauto's in 2030
- Verduurzaming logistiek

- o Middelgrote zero-emissiezones stad-slogistiek in 30 tot 40 grotere gemeenten in 2025
- o Zero-emissie bouwverkeer en mobiele werktuigen
- o Klimaatneutrale en circulaire grond-, weg- en waterwerken (GWW)
- o 30% reductie van de CO₂-uitstoot door achterland en continentaal vervoer in 2030
- o Binnenvaart
- Verduurzaming personenmobiliteit (inclusief zakelijk reizen, OV en fiets)
 - o 8 miljard zakelijke (auto)kilometers minder in 2030
- Verkenning andere vormen van bekostiging mobiliteit

Om de uitvoering van de afspraken uit het Klimaatakkoord in goede banen te leiden, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. De NAL is een meerjarige beleidsagenda als bijlage van het Klimaatakkoord met ambities en activiteiten die bijdragen aan de realisatie van een kwalitatief en dekkend netwerk van de 1.8 miljoen laadpalen in 2030. De NAL heeft als uitgangspunt dat laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch vervoer. De gemeente Oss heeft zich hier via de VNG aan gecommitteerd.

De NAL deelt Nederland op in verschillende samenwerkingsregio's. Daarbij vormen Noord-Brabant en Limburg de samenwerkingsregio zuid. Voor de samenwerkingsregio zuid is een vertaling gemaakt van de NAL. Dit is de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL-Zuid). Binnen de samenwerkingsregio wordt samengewerkt tussen de gemeentes in de provincies Noord-Brabant en Limburg en het expertise

⁵ Bron: <https://www.europarl.europa.eu/topics/nl/article/20221019STO44572/eu-verbod-op-de-verkoop-van-nieuwe-benzine-en-dieselauto-s-vanaf-2035-uitgelegd>.

centrum RAL-Zuid. De meest concrete samenwerking is de gezamenlijke concessie voor publieke laadpalen aan Vattenfall voor de periode 2020-2024. Oss doet mee aan deze concessie.

4.3 Netcongestie

Een elektrische auto verbruikt gemiddeld evenveel elektriciteit als een huishouden. Het stroomverbruik zal dus toenemen als gevolg van het elektrificeren van het wagenpark. Dit heeft als gevolg dat er druk ontstaat op het elektriciteitsnetwerk.

Een steeds prominenter probleem in de energietransitie is dat het elektriciteitsnet op specifieke momenten overbelast is. Dit komt door een steeds grotere vraag en/of aanbod. In Noord-Brabant en Limburg, en daarmee dus ook de gemeente Oss is een op- en afname stop afgekondigd voor nieuwe grote netwerkaansluitingen. Dit betekent dat er voorlopig geen grote netaansluitingen worden gerealiseerd. Dit kan gevolgen hebben voor de inzet van elektrische voertuigen in de logistieke sector of voor snelladen. Voor de publieke laadinfrastructuur (de reguliere laders tot 22 kW) heeft dit voorlopig geen gevolgen. Landelijke ontwikkelingen laten echter zien dat

netcongestie ook steeds meer invloed heeft op nieuwe kleinverbruikaansluitingen. Dat kan de uitrol van laadinfrastructuur in de weg zitten. Hoewel op dit moment nog niet verwacht, is de mogelijkheid aanwezig dat ook gemeente Oss te maken kan krijgen met beperkingen op nieuwe kleinverbruikaansluitingen. Rijk, provincies, netbeheerder en andere partijen zijn intensief in overleg om tot oplossingen te komen voor dit probleem.

Tegelijkertijd biedt het elektrificeren van het wagenpark kansen om netcongestie tegen te gaan. Door technieken als slim laden is het mogelijk de auto op te laden op momenten dat dit gunstig is, bijvoorbeeld als er veel elektriciteit wordt opgewekt door zonnepanelen. En juist minder te laden wanneer er een hoog stroomverbruik is, bijvoorbeeld aan het einde van de dag. Met Vehicle to Grid (V2G) is het zelfs mogelijk om de batterij van de elektrische auto te gebruiken om elektriciteit terug te leveren aan het elektriciteitsnetwerk wanneer dit gunstig is. Dit kan in de nabije toekomst bijdragen aan het verkleinen van de druk op het netwerk.

5 Mix van laadinfrastructuur

In de gemeente Oss voorzien we verschillende soorten laadinfrastructuur. In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste soorten beschreven.

5.1 Type laadinfrastructuur

Er zijn verschillende categorieën laadpunten die we kunnen onderscheiden. Het gaat dan om laadpalen in de publieke, semipubliek of private ruimte:

Private laadpunten zijn laadpunten op eigen terrein, dus in de eigen garage of op een oprit. Het laadpunt wordt aangesloten op de elektriciteitsaansluiting van de woning en is voor de bewoner(s) beschikbaar. Laadpunten op eigen terrein die beschikbaar zijn voor een besloten groep van meerdere EV-rijders zijn ook private laadpunten, bijvoorbeeld collectieve parkeerplaatsen van appartementencomplexen en VvE's. Ook de laadpunten op het terrein van een ondernemer of bij kantoor zijn private laadpunten.

Semipublieke laadpunten zijn laadpunten die gerealiseerd zijn op eigen terrein, maar opengesteld worden voor derden, zoals bezoekers of omwonenden. Denk bijvoorbeeld aan de laadinfrastructuur op parkeerterreinen van kantoren, winkels, horeca, of sportverenigingen. Semipublieke laadpunten zijn voor iedereen beschikbaar, maar kunnen beperkt openbaar toegankelijk zijn door parkeer- of openingstijden.

Publieke laadpunten zijn laadpunten in de openbare ruimte. De laadpunten zijn voor iedereen met een elektrisch voertuig beschikbaar en worden geëxploiteerd door één of meerdere marktpartijen. Per laadpaal zijn één tot twee parkeervakken gereserveerd voor het opladen van elektrische voertuigen. Alleen elektrische voertuigen die aan het laden zijn mogen hier staan.

5.2 Laadsnelheden

Laadpunten kunnen op verschillende vermogens en dus met verschillende snelheden elektriciteit leveren:

Reguliere laadpunten hebben een standaard vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren. Reguliere laadpunten kunnen individueel worden geplaatst, of geclusterd worden op een laadplein.

Snelladers zijn laadpalen op gelijkstroom die laden met 50kW en hoger. Ten opzichte van reguliere laadpalen (22kW) hebben snelladers een hoger vermogen en laden voertuigen in een veel kortere tijd op. De kosten van snelladen zijn hoger. Snelladers worden zowel in de publieke als semipublieke ruimte gerealiseerd.

6 Laadinfrastructuur in Oss

In dit hoofdstuk geven we inzicht in de bijdrage van duurzame mobiliteit op onze klimaatambities en de opgave voor de uitrol van laadinfrastructuur tot aan 2030. Ook stippen we kort bestaande kaders en beleid aan die van invloed zijn op de uitrol van laadinfrastructuur.

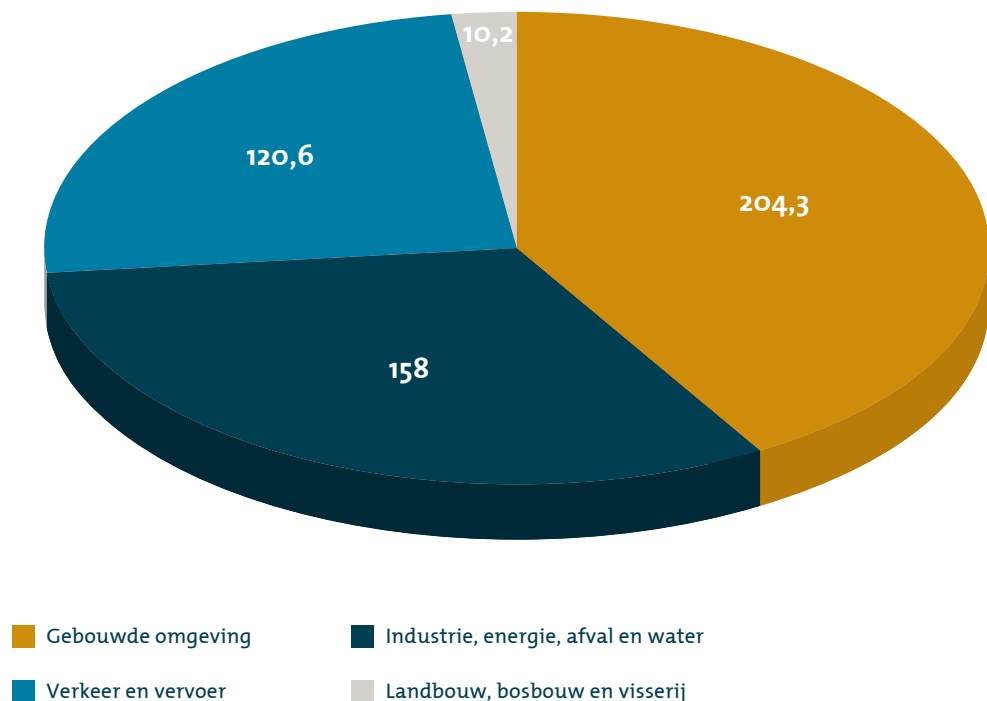
6.1 Lokale ambitie

De groei van elektrisch rijden en uitrol van laadinfrastructuur in onze gemeente heeft direct effect op de volgende landelijke en lokale doelstellingen tot aan 2030:

- o 55% minder CO₂ uitstoot in 2030 ten opzichte van 1990.
- o 50% gezondheidswinst ten opzichte van 2016.

Het aandeel van mobiliteit op de totale CO₂-uitstoot is 24%.⁶ De verduurzaming van mobiliteit draagt bij aan het behalen van deze doelen. Energiebesparing in mobiliteit doen we door te sturen op vermindering van mobiliteitsbewegingen, het veranderen van mobiliteitsbewegingen, bijvoorbeeld naar openbaar vervoer en deel-mobiliteit, en als laatste het verschonen van mobiliteitsbewegingen. De transitie naar elektrisch vervoer valt in de laatste categorie. Tenslotte hebben wij ons gecommitteerd aan het Schone Lucht Akkoord om de negatieve gezondheidseffecten van stikstof-uitstoot door met name oudere dieselveertuigen en mobiele werktuigen tegen te gaan. Het elektrificeren van mobiliteit leidt tot schonere lucht en gezondheidswinst.

CO₂ uitstoot in kton in de gemeente Oss in 2021

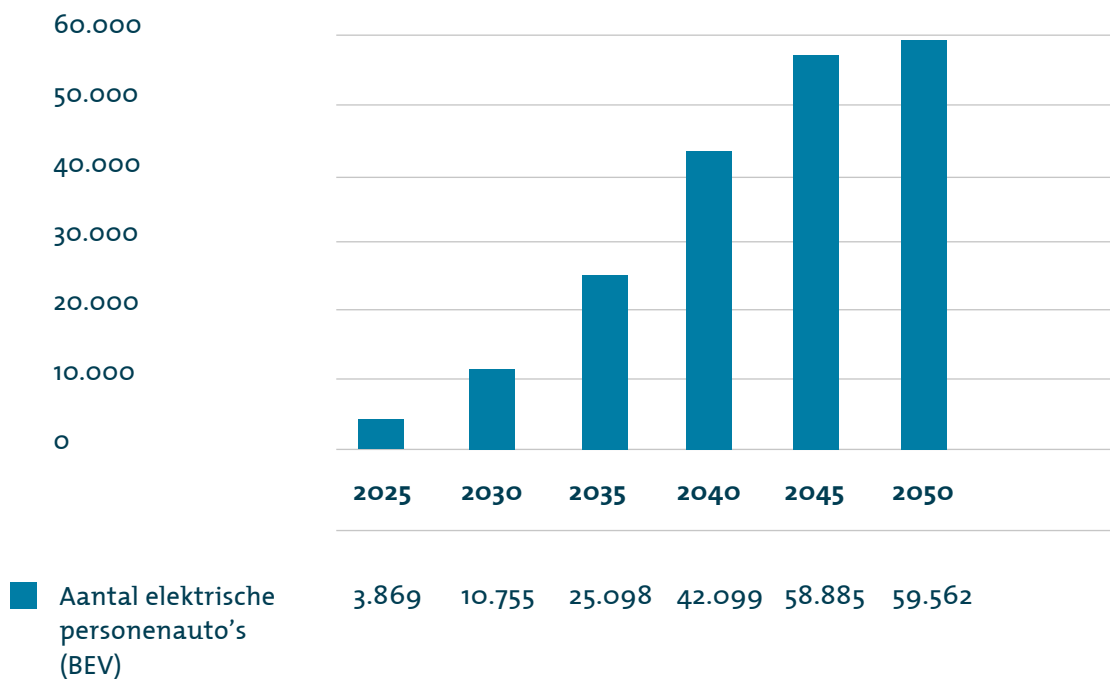


6.2 De opgave

De meest recente prognoses geven voor de gemeente Oss een schatting van 10.755 elektrische personenauto's in 2030.⁷ Ten opzichte van 2.156⁸ volledige elektrische voertuigen in 2023,

betekent deze prognose een gemiddelde groei van maar liefst zo'n 1.200 elektrisch personenauto's per jaar tot aan 2030. De verwachting is dat de groei van het aantal elektrische voertuigen geleidelijk begint en steeds sneller toeneemt.

Prognose volledig elektrische personenauto's Oss - ElaadNL 2024



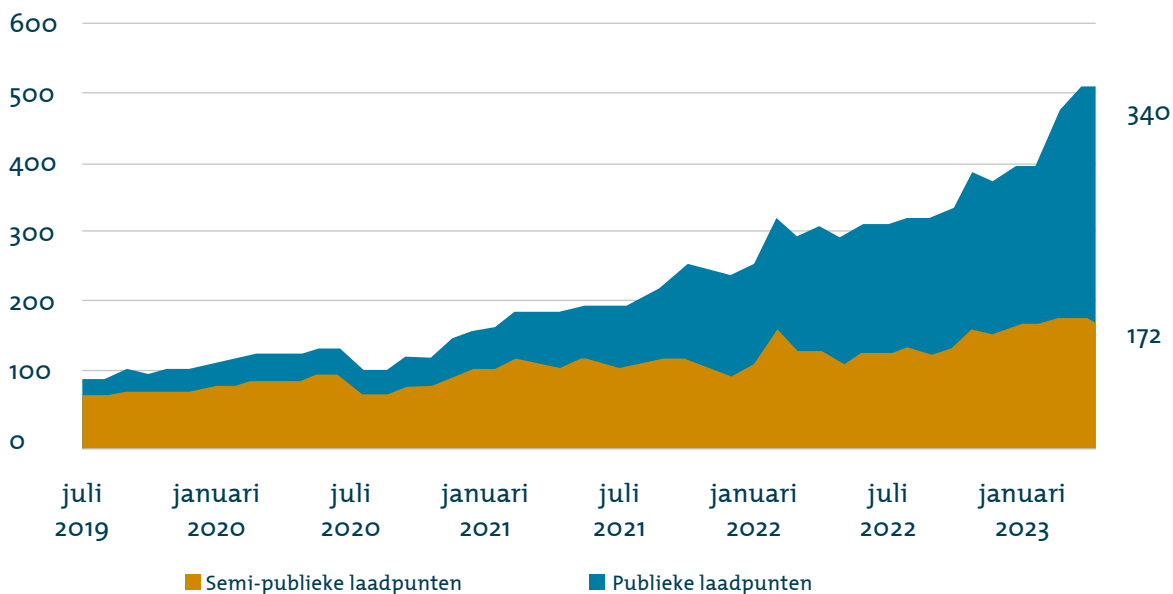
7 ElaadNL (2024). Outlook Personenauto's 2024: Elektrisch rijden voor iedereen. Geraadpleegd op 23 februari 2024, https://elaad.nl/wp-content/uploads/downloads/ElaadNL_Outlook_Personenautos_2024_def.pdf

8 Regionale Klimaatmonitor februari 2024

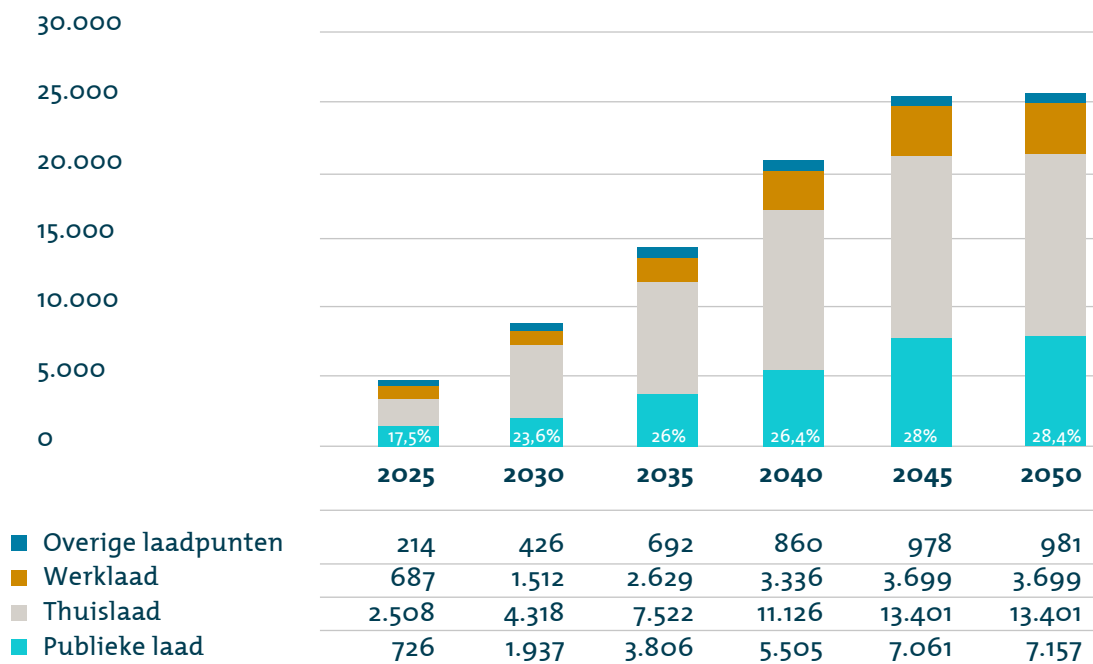
De groei van elektrisch vervoer zal ook leiden tot een verhoogde vraag naar laadpunten. Deze verhoogde vraag zal voor het grootste gedeelte worden opgevangen door private laadpunten op zowel parkeerplaatsen van inwoners

(thuislaadpunten) als bedrijven (werklaadpunten). Ook semipublieke parkeerplaatsen zullen volgens de prognoses een groot deel van de groeiende behoefte aan laadpunten opvangen.

(semi-)Publieke laadpunten Oss 2019 - 2023



Prognose Laadmix Oss - ElaadNL 2024



Volgens de prognoses is de opgave voor publieke laadpunten tot aan 2030 ongeveer 1.600 extra publieke laadpunten. Van 340 nu naar ca 1.937 in 2030. Daarmee zal in 2030 naar verwachting ongeveer 23% van het totaal aantal laadpunten uit publieke laadpunten in de openbare ruimte bestaan. Verhoudingsgewijs lijkt dit wellicht aan de lage kant. Een optimale en toekomstbestendige inpassing van 1.600 extra laadpunten in de openbare ruimte vraagt om een duidelijk plaatsingsbeleid. 1.600 laadpunten komt overeen met 800 laadpalen als een laadpaal twee gelijktijdig te gebruiken aansluiting heeft.

Voor semi-publieke laadpunten (“Overige laadpunten” in prognose ElaadNL) is de opgave om

te groeien van 172 nu naar ca 426 in 2030. Dat zijn 254 nieuwe semi-publieke laadpunten in 2030. Voor deze semi-publieke laadpunten gaan we uit van zelfstandige groei.

Volgens de verwachting van ElaadNL zal na 2030 de groei voortzetten. Daarbij komt er nog meer nadruk te liggen op publieke laadpunten. Vanaf dan zullen verhoudingsgewijs meer mensen zonder thuislaadmogelijkheid op een elektrische auto overstappen.

6.3 Gemeentelijke beleid

Deze laadvisie staat niet op zichzelf. In deze paragraaf beschrijven we ander relevant beleid in de gemeente Oss.



Visie Stedelijk gebied Oss-Berghem

Begin 2022 is de visie Stedelijk gebied Oss-Berghem opgesteld met daarin een aantal relevante ambities voor verschillende vormen van mobiliteit. Er wordt ingezet op de verduurzaming van de mobiliteit. Vooral deelmobiliteit wordt als kansrijk omschreven. Met name in de stedelijke zone. Voor de opgave voor laadinfrastructuur wordt verwezen naar de mobiliteitsvisie.

Participatie onder de Omgevingswet

Juli 2021

Participatie onder de Omgevingswet

In 2021 is de participatienota vastgesteld. Hierin is vastgelegd dat participatie geen doel op zich is. Participatie moet ervoor zorgen dat de kwaliteit en uitvoerbaarheid van beleid en projecten wordt vergroot. Participatie is dus maatwerk. Dit geldt ook voor participatie rondom elektrisch vervoer en laadinfrastructuur.

KOERSNOTA MOBILITEIT



Koersnota mobiliteit Oss 2040

Het centrale doel van de mobiliteitsvisie is het in balans brengen van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de gemeente Oss, nu en in de toekomst. Hier wordt ook ingegaan op het verduurzamen van de mobiliteit in Oss. Deze is in juni 2023 vastgesteld.

Parkeerbeleidsplan Oss

Parkeerbeleidsplan en parkeernormen

In het parkeerbeleidsplan uit 2005 en de parkeernormen uit 2023 is vastgelegd hoe er in de gemeente omgegaan wordt met parkeren en bevatten de parkeernormen van zowel het centrum van Oss als de rest van de gemeente. Het parkeerbeleidsplan is verouderd en zal in 2024 vervangen worden.

7 Beleidsuitgangspunten

Om een toekomstbestendig en dekkend netwerk aan laadinfrastructuur te realiseren voor een toenemende laadbehoefte moeten we rekening houden met tal van aspecten. We maken gebruik van een aantal algemene uitgangspunten om aan te geven wat wij in de gemeente Oss belangrijk vinden. De beleidsuitgangspunten sluiten aan bij de in het vorige hoofdstuk beschreven relevante landelijke, regionale dan wel gemeentelijke uitgangspunten, beleid en ontwikkelingen. In dit hoofdstuk komen alleen algemene uitgangspunten aan bod. Hoe deze algemene uitgangspunten vertaald worden in de aanpak wordt in een volgend hoofdstuk beschreven.

7.1 Focus op de juiste doelgroepen en laadbehoeftes

Personenvervoer vormt momenteel de grootste categorie met de sterkste groei. De verwachting is dat dit in de toekomst zo blijft. Hierin onderscheiden we drie verschillende doelgroepen:

Inwoners

Inwoners van onze gemeente moeten kunnen laden nabij hun woning. Dit gebeurt in de openbare ruimte wanneer hij of zij geen laadpunt kan realiseren op privaat terrein. Hierover meer bij de ladder van laden in paragraaf 7.2.

Forenzen

Forenzen hebben behoefte aan overdag laden in de buurt van hun werk. Overdag laden biedt mogelijkheden tot slim laden in combinatie met duurzame opwek van elektriciteit.

Recreanten en Toeristen

Recreanten, dagjesmensen en toeristen hebben grofweg dezelfde laadbehoefte als forenzen, alleen is de aanstroom van toeristen veel minder constant en ontstaat de laadvraag met name in het weekend. Om deze doelgroep tegemoet te komen, willen we in voldoende laadinfrastructuur voorzien op de parkeerplekken van de plekken waar gerecreëerd wordt.

We houden eveneens rekening met de laadbehoefte van andere modaliteiten, zoals: taxi's en bestelwagens. Hierover meer in de volgende alinea's.

Naast personenauto's zullen andere vormen van mobiliteit ook worden geëlektrificeerd in de toekomst. Het elektrificeren van openbaar busvervoer wordt ondervangen vanuit de provincie. De provincie heeft als doel stapsgewijs al het openbaar busvervoer emissieloos te laten rijden. Ook zoeken we naar alternatieven, zoals deelvervoer. [Deelvervoer](#) voorziet steeds meer in de behoefte van flexibel reizen en is steeds vaker een alternatief voor het bezit van een eigen auto. 1 Deelauto kan tot 7 auto's vervangen. Andere vormen van deelvervoer (scooters en fietsen) hebben geen speciale laadpalen nodig zoals auto's die wel nodig hebben. Deze vormen van deelvervoer kunnen worden opgeladen met een normaal stopcontact.

Voor [bestelwagens, taxi- en doelgroepenvervoer](#) gaan we er vanuit dat de laadbehoefte grotendeels op eigen terrein zal worden opgevangen en dat ondernemers het elektrificeren zelf zullen oppakken. In de publieke ruimte biedt de gemeente hier ruimte voor door middel van openbare laadvoorzieningen.

De verduurzaming van [zwaar transport](#) zal naar verwachting niet op grote schaal eerder plaatsvinden dan 2030. We volgen de ontwikkelingen, staan open voor initiatieven vanuit markt-partijen en passen ons beleid aan wanneer dit gewenst is.

7.2 We hanteren de Ladder van Laden

In de gemeente Oss hanteren we de ladder van laden. De ladder van laden geeft aan dat de eerste voorkeur uitgaat naar private laadinfrastructuur, gevolgd door laadinfrastructuur in de semipublieke ruimte.

We realiseren alleen publieke laadpunten wanneer private en semipublieke laadpunten niet gerealiseerd kunnen worden. De komende jaren zullen de meeste laadpunten op privaat terrein van bewoners, bedrijven en organisaties worden gerealiseerd. We hanteren de ladder van laden omdat private laadpunten tot de laagste maatschappelijke kosten leiden, het meeste laadzekerheid geven voor de gebruikers en omdat we een verschuiving van voertuigen in de private ruimte naar de publieke ruimte voorkomen.

We sturen op de realisatie van private laadpunten onder andere door alleen aanvragen voor laadpunten in de openbare ruimte goed te keuren, wanneer laden op privaat of semipubliek terrein geen optie is.

Het realiseren van semipublieke laadpunten laten we over aan de markt. Daar waar we als gemeente opdrachtgever of ontwikkelaar van gebouwen, gebieden of parkeerpleinen, -terreinen of -garages zijn zullen we voorzien in de benodigde (semi)publieke laadpunten.

Naast laadpunten in de private of semipublieke ruimte zal een deel van de laadpunten in de [publieke ruimte](#) worden gerealiseerd.

Wij hebben als gemeente een belangrijke rol in de realisatie van voldoende publieke laadinfrastructuur. Dit proberen wij maximaal te faciliteren door de uitrol effectief en tijdig te laten plaatsvinden door de markt. De gemeente Oss plaatst zelf geen laadpunten.

7.3 We zoeken naar balans in vraag en aanbod

Door een balans in de laadvraag en het aanbod zorgen we ervoor dat er voldoende laadinfrastructuur aanwezig is voor alle e-rijders. Tegelijkertijd zorgt dit ervoor dat er niet te veel laadinfrastructuur is die niet wordt gebruikt.

We streven naar een balans tussen laadvraag en laadaanbod door proactief laadinfrastructuur te laten plaatsen. We streven ernaar om laadpalen te plaatsen op locaties waar de meeste laadvraag wordt verwacht in de publieke ruimte. Soms is het nodig om laadpalen te plaatsen die niet direct veel worden gebruikt, maar waarvan verwacht wordt dat dit op korte termijn wel gaat gebeuren. We lopen dan dus iets op de laadvraag vooruit.

Deze aanpak zorgt ervoor dat er op een efficiënte wijze laadinfrastructuur geplaatst kan worden, dat er op tijd laadinfrastructuur in de publieke ruimte wordt bijgeplaatst om de groei in elektrische voertuigen te kunnen bijbenen

7.4 We zorgen voor een goede ruimtelijke inpassing

We vinden het belangrijk dat de laadinfrastructuur in de openbare ruimte aansluit bij de lokale kenmerken van een wijk, de ruimtelijke plannen, de bestaande beleidskaders en het geldende parkeerbeleid. De betreffende gebiedsregisseur zorgt voor de integrale inpassing.

We streven naar een goede ruimtelijke inpassing. Dit doen we door laadpalen niet té

prominent in het straatbeeld te plaatsen, groen-voorzieningen te ontzien en om laadinfrastructuur te plaatsen waar deze de minste druk op de openbare ruimte geeft, bijvoorbeeld bij blinde zijgevels in plaats van voor de voordeur. Wel moeten laadpalen zichtbaar en vindbaar zijn.

Vanwege de grote diversiteit in woongebieden, landelijk gebied, bedrijventerreinen, het stads-hart en dorpskernen, vinden we maatwerk in het laadbeleid belangrijk. Het moet mogelijk zijn om maatwerk toe te passen wanneer de situatie daarom vraagt. We zorgen voor een zorgvuldige inpassing bij de plaatsing van laadinfrastructuur.

7.5 We zorgen voor heldere communicatie

We vinden begrijpelijke en eerlijke communicatie belangrijk. Ons streven is dat inwoners en overige belanghebbenden op de hoogte zijn van de stand van zaken en urgentie van de uitrol van laadinfrastructuur en de ontwikkeling van elektrisch vervoer. Zo creëren we draagvlak voor de ontwikkeling van elektrisch vervoer en de realisatie van laadinfrastructuur.

Een duurzame toekomst maken we samen. We werken met een plankkaart. Op deze plankkaart worden alle potentiële locaties aangemerkt waar laadpalen geplaatst kunnen worden. Deze locaties moeten zoveel als mogelijk voldoen aan de door ons gestelde plaatsingscriteria⁹. We geven inwoners en belanghebbenden de mogelijkheid om te reageren op potentiële locaties en daarnaast ook de mogelijkheid om alternatieve locaties voor te stellen in de plankkaart.

We zien daarnaast een belangrijke rol van ondernemers en organisaties in de regio voor het realiseren van voldoende (niet openbare) laadpunten. De partijen willen we ondersteunen door hen te informeren en adviseren over de mogelijkheden rondom laadinfrastructuur.

Voor iedere laadpaal die we in de publieke ruimte plaatsen, nemen we een verkeersbesluit. We streven ernaar om dit zoveel mogelijk op te vangen in een verzamelbesluit. Op een verkeersbesluit kan binnen 6 weken een bezwaar worden ingediend.

⁹ Zoals omschreven in hoofdstuk 8.1.6.

8 Plaatsingsbeleid

In dit hoofdstuk beschrijven we het plan van aanpak voor de plaatsing van laadinfrastructuur in de gemeente. Dit doen we door de beleids-uitgangspunten uit hoofdstuk 7 verder uit te werken en te concretiseren. De aanpak gaat dieper in op de thema's waar wij als gemeente een rol innemen of concreet kaders mee willen geven.

8.1 Uitrol publieke laadpunten

De uitrol van publieke laadinfrastructuur in de gemeente is van 2020 tot 2024 belegd bij Vattenfall volgens de gezamenlijke concessie van de provincies Noord-Brabant en Limburg. Hierin is vastgelegd dat Vattenfall de enige partij (Charge Point Operator / CPO) is die reguliere publieke laadpalen plaatst in deze periode tot juli 2024. Deze uitrol is in te delen in drie categorieën: proactieve uitrol, paal volgt auto en strategische laadpalen. De geplaatste laadpalen blijven ten minste tot 2030 staan. Daarna gaat het eigendom van de laadpalen over op de gemeente. De gemeente is vanaf dat moment verantwoordelijk voor onderhoud en exploitatie. RAL Zuid geeft aan dat de provincie Noord-Brabant waarschijnlijk een collectief onderhoudsaanbesteding/-contract voor de laadpalen uit deze concessie zal organiseren.

Op het moment van schrijven van deze laadvisie vindt de voorbereiding van een nieuwe collectieve aanbesteding via de provincies Noord-Brabant en Limburg plaats. Gemeente Oss doet ook mee aan deze nieuwe concessie die juli 2024 start. Ook deze concessie kent een plaatsingsperiode en een exploitatieperiode. Gedurende de plaatsingsperiode worden nieuwe laadpalen door de Charge Point Operator (CPO) geplaatst. De plaatsingsperiode heeft een looptijd van twee jaar vanaf de ondertekening van het contract met de mogelijkheid deze periode eenzijdig éénmaal met twee jaar te verlengen. Deze verlenging wordt na consultatie van -een delegatie van- gemeenten collectief vastgesteld.

De exploitatieperiode heeft een looptijd van tien jaar vanaf de ondertekening van het contract (12 jaar incl. verlenging). De exploitatieperiode loopt dus voor alle laadpalen uit deze concessie gelijktijdig af, ongeacht in welk jaar van de plaatsingsperiode de laadpaal is geplaatst. Indien er wordt gekozen voor verlenging, wordt de exploitatie ook verlengd. Gedurende de exploitatieperiode is de CPO verantwoordelijk voor het volledige beheer, onderhoud en de exploitatie van alle gerealiseerde laadpalen.

Een laadpaal bestaat binnen deze concessie uit twee laadpunten.

De realisatie bestaat uit drie categorieën:

- 1) Het voltooiën van een dekkend basisnetwerk van publieke laadpunten;
- 2) Prestatiegestuurde realisatie op basis de data van het bestaande netwerk;
- 3) Door gemeente aangedragen locaties (bv. voor specifieke gebruikersgroepen of strategische laadpalen);

8.1.1 Plankaart

Het opstellen van een plankaart is onderdeel van de collectieve aanpak voor publieke laadinfrastructuur. Op deze plankaart worden alle potentiële locaties voor publieke laadinfrastructuur tot 2030 ingetekend op basis van de prognose van ElaadNL. Als deze allemaal zijn ingetekend controleren gebiedsregisseurs van de gemeente Oss of dit goede locaties zijn. Deze getoetste locaties worden met een participatietool bij de inwoners voorgelegd. De exacte werkwijze dient nog uitgewerkt te worden. Na afstemming tussen gebiedsregisseurs en het participatietraject wordt de plankaart vastgesteld.

De laadpaalexploitant (Charge Point Operator, CPO) krijgt toegang tot deze plankaart en wordt geacht op basis hiervan de locatievoorstellen te doen richting gemeente voor de plaatsing van laadpalen.

8.1.2 Categorie 1: Voltooien van een dekkend basisnetwerk

Op basis van een analyse van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) is vastgesteld in welke gebieden van 500m x 500m met minimaal 125 huishoudens nog geen laadpaal is gerealiseerd. Deze rastercellen zonder laadpaal noemen we 'witte vlekken'. Om te komen tot een dekkend netwerk van laadinfrastructuur gaat de CPO in alle witte vlekken een laadpaal realiseren tenzij;

- Er al een laadpaal gepland of in procedure is;
- Er geen of zeer beperkt openbare parkeerplaatsen zijn;
- Het om andere legitieme redenen onmogelijk of onwenselijk is.

De CPO ontvangt een vergoeding voor het plaatsen van deze laadpalen vanuit het NAL-budget van de provincies Noord-Brabant en Limburg. Deze laadpalen worden voor de gemeente dus kosteloos geplaatst.

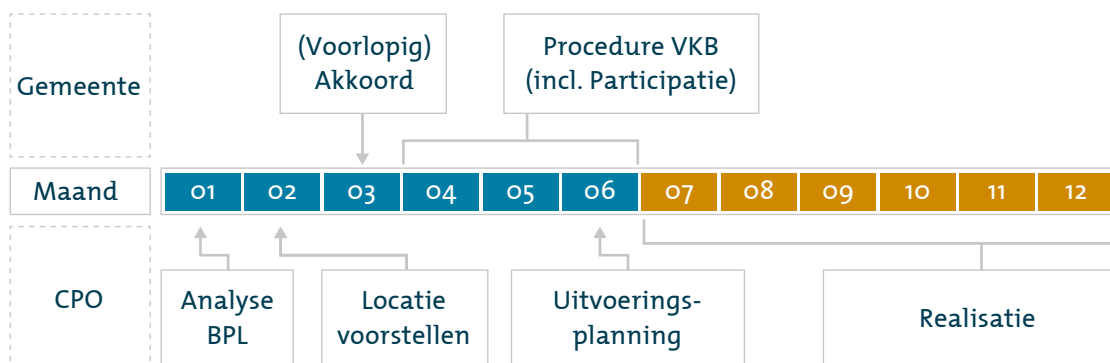
8.1.3 Categorie 2: Prestatiegestuurde realisatie en aanvragen inwoners

Om ervoor te zorgen dat de laadpalen daar komen waar ze het meest nodig zijn, wordt het grootste deel van de laadpalen geplaatst op basis van gebruikscijfers. Hiervoor maakt de CPO ieder half jaar een analyse van de 1.575 Best

Presterende Locaties (BPL) in Noord-Brabant en Limburg. Dat doet de CPO op basis van 'laaddruk'. De laaddruk is een op nationaal niveau geformuleerde aanpak waarbij niet alleen naar een losse laadpaal wordt gekeken maar ook naar de laadpalen in de nabije omgeving. Op deze locaties doet de CPO op basis van de plankaart locatievoorstellen aan de gemeente. In totaal worden er vanuit deze categorie 11.025 laadpunten geplaatst indien de CPO gedurende 4 jaar laadpalen mag plaatsen. Immers na 2 jaar plaatsen is er een verlenging beoogd van 2 jaar bij voldoende presteren.

Indien er signalen van E-rijders binnenkomen voor locaties waar op basis van de analyse BPL geen laadpaal is voorzien, vervangt de laadpaal op basis van een aanvraag een van de locaties uit de lijst met BPL. Dat wil zeggen dat indien er locaties zijn waar op basis van de data nog geen laadpaal voorzien was, maar wel een concrete vraag is vanuit de e-rijder, hier een laadpaal geplaatst kan worden.

Om de realisatie van de laadpalen voor alle partijen (CPO, Gemeente, Enexis en aannemers) zo planbaar mogelijk te maken werken we met 7 voorbereidingsperioden van een half jaar gevolgd door een uitvoeringsperiode van een half jaar.



8.1.4 Categorie 3: Strategische laadpalen / specifieke gebruikersgroepen

Naast de realisatie van laadpalen in de witte vlekken en uitrol op basis van de best presterende locaties, kan een gemeente op grond van eigen overwegingen een locatie aanwijzen voor het realiseren van een publieke laadpaal. Een zogenoemde 'strategische laadpaal'. Het aantal strategische laadpalen waaraan de CPO dient mee te werken is gemaximeerd op 158 per half jaar (10%) voor het gehele concessiegebied. Ook deze laadpalen worden zonder vergoeding vanuit de gemeente geplaatst.

De laadpalen uit deze categorieën worden uiterlijk in maand drie van de voorbereidingsperiode door de gemeente aangevraagd. Op die manier kunnen de verkeersbesluiten en uitvoeringsplanningen voor deze laadpalen allemaal gezamenlijk met de laadpalen uit categorie twee doorlopen worden.

Laadpalen voor deelauto's

Het is ook mogelijk om laadpalen voor deelauto's aan te vragen binnen de collectieve concessie. We spreken van een laadpaal voor elektrische deelauto's als 1 of beide laadpunten van de laadpaal exclusief bestemd worden voor het opladen van elektrische deelauto's. Indien beide laadpunten exclusief beschikbaar worden gesteld voor elektrische deelauto's ontvangt concessiehouder een eenmalige vergoeding vanuit de provincies. Het aantal laadpalen voor deelfervoer is gemaximeerd op 79 per half jaar (5%) voor het volledige concessiegebied. Doordat de provincies de vergoeding op zich nemen, worden ook deze laadpalen voor de gemeente kosteloos geplaatst.

Laadpalen voor invaliden

Concessiehouder dient mee te werken aan het realiseren van laadpalen in de publieke ruimte

voor invalideparkeervakken. Hierbij onderscheiden we twee mogelijkheden. Een algemeen invalideparkeervak of een invalideparkeervak voor een specifieke gebruiker.

Het aantal door gemeente aangewezen laadpalen voor invalideparkeervakken voor een specifieke gebruiker wordt niet gemaximeerd, omdat iedereen moet kunnen laden. Het aantal laadpalen voor algemene invalideparkeervakken wordt gemaximeerd op 16 laadpalen per half jaar voor het gehele concessiegebied. Ook voor deze categorie neemt de provincie de kosten van een vergoeding voor haar rekening. Daarmee zijn deze laadpalen kosteloos voor de gemeente.

Eventuele locaties voor een strategische laadpaal zijn:

- Bij de kernen waar nog geen publieke laadpaal aanwezig is.
- Op plekken waar veel toeristen komen en een laadvraag is.
- Op plekken waar deelmobiliteit gerealiseerd wordt.
- Op plekken waar bedrijven, kantoren en/of winkels zitten met geen of onvoldoende privaat terrein, zoals bij winkelcentra.

8.1.5 Nieuwbouw en herontwikkeling

Wanneer we een nieuwbouwwijk ontwikkelen is het van belang om direct rekening te houden met de laadinfrastructuur die in het gebied moet komen. We vragen een laadpaalexploitant om mee te denken bij de ontwikkeling. Bijvoorbeeld over een minimaal aantal laadpunten bij aanvang en waar we loze leidingen aan moeten leggen, zodat de grond niet opnieuw opengebroken hoeft te worden wanneer de laadinfrastructuur wordt aangelegd. Tot en met 2024 denkt Vattenfall hierin mee.

Bij herontwikkeling van bestaand gebied dient rekening gehouden te worden met de kosten die

horen bij het verplaatsen van laadpalen uit de concessies. De kosten zijn op dit moment € 2.500 per te verplaatsen laadpaal. Dit dient in de projecten gebudgetteerd te worden.

Bij herontwikkeling of herinrichting van bestaand gebied kan mogelijk een privaat of semi-publiek oplaadpunt tijdelijk niet toegankelijk zijn. De gebruiker van dit laadpunt moet dan tijdelijk gebruik maken van een ander, meestal openbaar, laadpunt. De gevolgen hiervan, bijvoorbeeld hogere laadkosten, zijn de verantwoordelijkheid van de gebruiker.

Nieuwe planontwikkelingen zijn niet opgenomen in de prognose en plankaart. De kaart geeft bijvoorbeeld geen inzicht in de verwachte laadvraag van de nieuwe duurzame woongebieden Amsteleind en Ravenstein Stationskwartier of de herontwikkeling van de treinstations tot multimodale knooppunten 'hubs'. Wel zien we nieuwe planontwikkelingen in het stedelijk gebied Oss-Berghem als een uitgelezen kans om proactief de realisatie van laadinfrastructuur in de plannen mee te nemen. Dit doen we door parkeervakken met laadlocaties voor elektrische voertuigen aan te wijzen in de plannen. In de planontwikkeling zal onderzocht worden wat de meest passende toekomstgerichte oplossing is. Waar mogelijk kunnen we dan tijdens de nieuwbouw of herontwikkeling direct laadinfrastructuur plaatsen. Per plan dient bekeken te worden of het logisch is de laadinfrastructuur bijvoorbeeld te centreren tot een laadplein. Aangevuld met energieopwek en bijvoorbeeld een energiebuffer functie. Of dat iedereen op eigen terrein kan laden. Openbare laadinfrastructuur verspreid door een hele nieuwe wijk lijkt niet het meest voor de hand te liggen.

Bij nieuwbouw of herontwikkeling dient ook aan het EPBD III te worden voldaan. Deze regelgeving is onder hoofdstuk 3.1 toegelicht.

8.1.6 Plaatsingscriteria

We streven ernaar om laadpalen niet té prominent in het straatbeeld te plaatsen, om groenvoorzieningen te ontzien en om laadinfrastructuur te plaatsen waar deze de minste druk op de openbare ruimte geeft. We dragen zorg voor een dekkend netwerk met op elkaar afgestemde laadpalen, zodat er geen wildgroei ontstaat en laadpalen lukraak geplaatst worden. Locaties worden zorgvuldig afgewogen met een voorkeur voor clustering. Bij de plaatsing van laadinfrastructuur houden we rekening met wettelijke eisen rondom de plaatsing van laadinfrastructuur en er wordt rekening gehouden met o.a. de volgende plaatsingscriteria en richtlijnen:

- Voldoende ruimte en geen belemmering van zicht en doorgang trottoir (90 cm).
- Bij locaties met een hoge parkeerdruk geldt dat de parkeerdruk ondergeschikt is aan het plaatsen van de laadpaal.
- Locaties op neutrale plekken, zoals parkeer-koffers en blinde muren.
- Groenvoorziening en wortels van bomen zoveel als mogelijk vermijden.
- Locaties met uitbreidingsmogelijkheden, zoals parkeerpleinen hebben de voorkeur.
- Toegankelijke en vindbare locaties hebben de voorkeur.
- Locaties die inwoners niet het gevoel geven dat het 'hun' laadpaal of 'hun' parkeervak is.
- Plaatsing in de buurt van bestaande stroomnetwerk.
- Bij voorkeur geschikt voor minder validen.
- Bij meerdere laadpalen op parkeerterreinen dienen deze geclusterd te worden geplaatst, zie paragraaf 8.3 Laadpleinen.

Bij inwoners kan het gevoel heersen dat door de plaatsing van laadpalen de parkeerdruk wordt verhoogd. Als sprake is van een laadpaal bij een parkeerplek met bebording kan dit inderdaad het geval zijn, hier dient zorgvuldig mee omgegaan te worden. De gemeente Oss wil

elektrisch vervoer stimuleren. Daarom kiest de gemeente ervoor om ook publieke laadinfrastructuur te laten plaatsen in gebieden met een hoge parkeerdruk. De gebiedsregisseur zorgt voor een zorgvuldige afweging van de genoemde criteria en richtlijnen.

8.1.7 Mindervalideparkeerplaatsen

Bij parkeervoorzieningen en laadpalen voor invaliden in de openbare ruimte, hanteren we een zorgvuldige benadering. Voor specifiek gereserveerde parkeervakken bij woningen van invalide inwoners, faciliteren we de plaatsing van een laadpaal op aanvraag, zolang aan de voorwaarden wordt voldaan. Indien er geen behoefte meer is aan de laadpaal door de aanvrager zal de laadpaal blijven staan.

Bij het kiezen van locaties voor nieuwe openbare laadpalen houden we rekening met de geschiktheid voor minder validen als plaatsingscriterium, zonder de maatvoering richtlijnen van gereserveerde parkeervakken te hanteren, omdat dit praktisch niet haalbaar is.

Wat betreft bestaande openbare parkeervakken voor invaliden, voegen we laadpalen niet proactief toe. Dit is gebaseerd op de verwachting dat de vraag beperkt zal zijn en het risico van verwarring door het combineren van de verkeersborden E6 (invalideparkeerplaats) en E8c (laden voor elektrische voertuigen) op één parkeervak. Op individueel verzoek zullen we echter de mogelijkheid van het plaatsen van een laadpaal bij een openbare gehandicaptenparkeerplaats overwegen, met voorkeur voor het plaatsen van bord E6 en een laadpaal zonder bord E8c om duidelijkheid te behouden voor alle gebruikers.

8.1.8 Verkeersbesluit

Bij een laadpaal plaatsen we een verkeersbord om het parkeervak te bestemmen voor het opladen van elektrische voertuigen. Om het parkeervak te bestemmen nemen we een verkeersbesluit.

Het verkeersbesluit wordt genomen voor twee parkeervakken per laadpaal.

Dit verkeersbesluit staat minimaal 6 weken open. In deze periode kunnen inwoners bezwaar maken tegen de bestemming van het parkeervak voor het opladen van elektrische voertuigen.

Bij de proactieve uitrol wordt een verzamelverkeersbesluit genomen. Alle locaties op de plankaart staan dan in het verkeersbesluit. Bezwaren kunnen gemaakt worden tegen een specifieke locatie en tegen een verkeersbesluit in zijn geheel. Wanneer er een bezwaar binnenkomt tegen een specifieke locatie dan wordt deze locatie uit het verzamelverkeersbesluit gehaald en kunnen de andere locaties wel door voor plaatsing. Het bezwaar wordt dan apart behandeld.

Een verkeersbesluit heeft geen juridische einddatum, maar wij hanteren een einddatum van 2 jaar. Is de laadpaal na twee jaar dus nog niet geplaatst dan nemen we een nieuw verkeersbesluit.

8.1.9 Bebording

Het standaardontwerp van de laadvoorziening die de concessiehouder van de concessie Noord-Brabant – Limburg levert is voldoende. Het parkeervak wordt niet extra gearceerd.

Bij het realiseren van de laadpaal wordt bij de laadpaal een verkeersbord E8c geplaatst. Daaronder komt een onderbord met pijlen die de parkeerplekken aanwijzen. De laadpaal-exploitant zorgt voor de benodigde bebording.



Figuur 1:
Verkeersbord E8c

Op termijn willen we ook laadpalen plaatsen zonder verkeersbord. De concessie staat dit echter niet toe. Wanneer dit kan zet de gemeente in op een pilot voor laadplekken zonder verkeersbord op locaties waar dit wenselijk is, dit is wel mogelijk binnen de concessie die start in 2024. Zoals:

- Locaties met een hoge parkeerdruk
- Locaties waar 4 parkeervakken grenzen aan de laadpaal
- Bij laadpleinen of clusters van laadpalen

8.1.10 Laadpaalbezetting

Op een plek met een laadpaal mag alleen een elektrisch voertuig staan, en dat voertuig moet ook aangesloten zijn op de laadpaal en aan het laden zijn. Laadpaalkleven houdt in dat een voertuig langer op een laadplek staat dan er daadwerkelijk geladen wordt. Het voertuig houdt dan de laadplek langer bezet dan dat deze gebruikt wordt. We doen een beroep op de gebruikers van de openbare laadpalen om deze niet onnodig bezet te houden. We vragen gebruikers van openbare laadpalen om hun

elektrisch voertuig maximaal 1 uur nadat het opladen is voltooid te verplaatsen.

Tussen 22:00 en 07:00 mag een elektrisch voertuig blijven staan.

De CPO dient voor een oplossing voor laadpaalkleven te zorgen, op verzoek van de gemeente, indien dat van toepassing is op grond van analyses en de aard en omvang van een eventueel probleem bekend is. Indien de laadpaal bij een parkeervak staat waar parkeergeld moet worden betaald moet het parkeergeld voldaan worden naast de kosten van het opladen van het elektrische voertuig.



8.2 Snelladers

Snelladers zijn een aanvulling op reguliere laadpunten en worden gebruikt om even snel 'bij te tanken'. Snelladers en snellaadstations zien we als een aanvulling op een netwerk van reguliere laadpunten. De behoefte voor snelladen ontstaat met name bij locaties met een relatief 'korte' verblijfstijd van automobilisten. Snelladers zijn zeer geschikt wanneer de bestemming niet bereikt kan worden met de accucapaciteit van de auto.

Door de hogere vermogens die geleverd worden door een snellader, vormt een snellader een grotere belasting op het elektriciteitsnetwerk. Onder andere hierdoor is het niet haalbaar om op grotere schaal snelladers uit te rollen en vormen snelladers geen vervanging van laden met reguliere snelheid. Onderzoek van TNO wijst erop dat in de toekomst 85% van de elektriciteit via regulier laden wordt afgenomen, en slechts 15% door snelladen, waarvan het merendeel langs Rijkswegen. Deze uitgangspunten zijn overgenomen in de NAL.

Snelladers zijn veel te vinden langs autosnelwegen, bijvoorbeeld bij tankstations. Ook supermarkten, bouwmarkten en horeca realiseren steeds vaker snellaadstations op semipubliek terrein. De ontwikkeling en realisatie van snellaadstations laten we dus in eerste instantie over aan de markt. In principe werken we niet mee aan de realisatie van snelladers op gemeentegrond. Als wij toch een uitzondering willen maken geven we de volgende minimale kaders mee aan de potentiële locatie voor een snellaadstation in de openbare ruimte:

- Zo veel als mogelijk realiseren langs doorstroommassen zoals op carpoolplaatsen langs de A50 en A59.
- Niet in woonwijken en centra om ongewenste extra verkeersbewegingen en zwaar transport te voorkomen.
- Goede ruimtelijke inpasbaarheid.
- Goede afstemming met de netbeheerder.
- Tijdelijke snellaadstations ten behoeve van emissieloos bouwen zijn in goed overleg met gemeente en netwerkbeheerder mogelijk.

We houden de ontwikkelingen rondom snelladen in de gaten en passen ons beleid erop aan wanneer de rol van snelladen in de toekomst verandert. Tot die tijd zijn we terughoudend met de realisatie van snellaadstations op gemeentelijke grond.

8.3 Laadpleinen

Laadplein

Een laadplein bestaat uit meerdere laadpunten voor elektrische voertuigen die een gedeelde netaansluiting hebben. Laadpalen staan met elkaar in verbinding. In dat geval is het mogelijk om slim te laden. Dat wil zeggen dat de laadpalen door middel van één aansluiting aangesloten zitten op het elektriciteitsnet en afhankelijk van de capaciteit en de laadbehoefte de hoeveelheid stroom verdelen. Deze uitvoering zorgt voor minder belasting op het elektriciteitsnetwerk.

Als alternatief of aanvulling voor een netwerk van verspreide laadpalen kan er gekozen worden om een laadplein te realiseren. Er zijn verschillende redenen waarom een laadplein op sommige locaties geschikter kan zijn dan losse laadpalen:

1. De vindbaarheid van de laadpunten wordt vergroot en het vergroot de laadzekerheid.
2. Soms is het niet mogelijk, vanwege gebrek aan parkeerplaatsen bijvoorbeeld, om voldoende laadpalen te plaatsen verspreid over de wijk. Een laadplein kan zorgen dat er toch voldoende laadgelegenheid is in de buurt.
3. Wanneer een combinatie van verschillende functies zorgt voor een lokaal hoge laadvraag, bijvoorbeeld bij een mobiliteitshub, dan kan een laadplein hierin voorzien.
4. In specifieke gebieden, zoals gebieden met een hoge parkeerdruk en/of gebieden met verzamelparkeerplaatsen

Eisen waaraan een laadplein moet voldoen:

- De laadpleinen moeten een centrale ligging hebben
- Goede afstemming met de netbeheerder. Wanneer er locaties zijn waar een laadplein een goede oplossing vormt dan is het van belang om dit in een vroeg stadium af te stemmen met de netbeheerder. Een laadplein vraagt om een grotere aansluiting dan een enkele laadpaal. Vanwege problemen met netcongestie moet dit in een vroeg stadium worden afgestemd om zeker te zijn dat de locatie ook geschikt is voor een laadplein.

Laadpleinen kunnen het beste worden gerealiseerd in gebieden met nieuwe ontwikkelingen waarbij er wordt gekozen voor geclusterde parkeergelegenheid. Hierbij kan een deel van de parkeervoorziening als laadplein worden ingericht. Daarnaast zijn parkeerplaatsen bij winkelcentra en de binnenstad geschikt om deels te worden ingericht met een laadplein. Tevens zijn parkeerplaatsen bij sportgelegenheden geschikt voor het deels inrichten van laadpleinen.

8.4 Deelmobiliteit

Er is een sterke link tussen elektrisch vervoer en deelmobiliteit. Deelmobiliteit zorgt voor minder autokilometers, afname van autobezit en daardoor minder benodigde parkeerruimte. Vormen van elektrische deelmobiliteit zijn bijvoorbeeld: elektrische deelauto's, e-bikes en e-scooters.

Ons streven is dat straks alle inwoners in Oss op loopafstand van hun woning kunnen beschikken over een vorm van gedeelde mobiliteit (openbaar vervoer) of deelmobiliteit¹⁰. Wij zien elektrische deelmobiliteit als belangrijk deel van de oplossing voor de binnenstedelijke verdichtingsopgave en bereikbaarheid, het verbeteren van

de luchtkwaliteit en het tegengaan van vervoersarmoede.

We staan open voor de verschillende initiatieven die vanuit de markt of vanuit inwoners zelf geïnitieerd worden en we verlenen graag onze medewerking om per initiatief te bekijken wat de mogelijkheden zijn. Laadpleinen zijn bij uitstek geschikt om deelmobiliteit te faciliteren en te combineren met openbaar laden.

E-bikes en E-scooters hebben geen aparte laadpaal nodig. Deze kunnen via een regulier stopcontact worden opgeladen. Een elektrische auto heeft wel een laadpaal nodig. Omdat deze vaak een vaste plek heeft (station based) in de openbare ruimte zal een deelauto een eigen laadpaal nodig hebben.

Deze laadpaal moet worden geplaatst door de CPO waar de gemeente Oss een contract mee heeft afgesloten. De aanbieder van deelmobiliteit mag geen eigen laadpaal bij het gereserveerde parkeervak plaatsen.

8.5 VvE en huurders

VvE's en woningcorporaties kunnen laadpunten realiseren op collectief privaat terrein. We stimuleren dit door kennis te delen om elektrisch rijden mogelijk te maken voor mensen die woonachtig zijn in een complex dat beheerd wordt door een VvE of woningcorporatie. Vaak is het echter lastig om een laadpaal in een appartementencomplex met VvE te ontwikkelen door de lastige besluitvorming die hieraan vastzit, het gedeelde eigendom van de grond of een gebrek aan kennis. De gemeenten willen deze doelgroepen ondersteunen met informatie en kennis om toch laadpalen te realiseren. Zie hiervoor www.oss.nl/laadpaal. Het is voor

¹⁰ Gemeente Oss. Visie Stedelijk gebied Oss-Berghem (2022)

bewoners van VvE complexen die op privaat terrein een parkeervoorziening hebben en daar in principe een laadpunt kunnen realiseren niet mogelijk om een laadpaal aan te vragen via het 'paal volgt auto' principe.

8.6 Ondernemers en bedrijventerreinen

Ook bij ondernemers en bedrijventerreinen kan een laadvraag zijn. In principe kunnen bedrijven zelf op privaat terrein laadinfrastructuur

realiseren en zijn laadpunten in de publieke ruimte niet nodig voor deze doelgroep. Er zijn echter ook bedrijven met geen, of onvoldoende privaat terrein om dit te realiseren. We stimuleren elektrisch vervoer, en willen deze groep ondernemers graag tegemoet komen. Hiertoe kijken we of we afspraken kunnen maken over de plaatsing van een laadpaal met een CPO en hoe we omgaan met de eventuele kosten die hieraan verbonden zitten.

9 Innovaties en Pilots

9.1 Slim laden

Slim laden

Slim laden zorgt ervoor dat de auto op een optimale tijd en met optimale snelheid geladen wordt. Op deze manier kan optimaal gebruik worden gemaakt van beschikbare stroom uit duurzame energiebronnen, bijvoorbeeld wanneer de zon schijnt of het hard waait.

Slim laden kan een bijdrage leveren aan de energietransitie door netcongestie tegen te gaan. Elektrische voertuigen kunnen bijvoorbeeld langzamer gaan laden wanneer er grote druk is op het elektriciteitsnet en weer op normale snelheid te gaan laden wanneer deze druk verminderd is. Zo maakt slim laden het mogelijk om binnen de grenzen van het energiesysteem en de netaansluiting te laden.

De laadpalen die geplaatst worden via de gezamenlijke concessie van de provincies Brabant en Limburg zijn technisch in staat tot slim laden. Wanneer dit mogelijk en wenselijk is maken we hier gebruik van om het elektriciteitsnet te ontzien.

9.2 Vehicle to Grid

Ook de Vehicle-to-Grid technologie gaat netcongestie tegen. De verwachting is dat deze techniek uiteindelijk, net als slim laden, een rol gaat spelen in het verminderen van de druk op het elektriciteitsnet. We houden de technologie in de gaten en gaan deze toepassen wanneer dit wenselijk en mogelijk is.

Vehicle-to-Grid (V2G)

V2G technologie maakt het mogelijk dat de batterij van een elektrisch voertuig (tijdelijk) als buffercapaciteit in het netwerk kan functioneren en zo (lokale) piekbelastingen in het netwerk kan opvangen. Deze buffercapaciteit kan enerzijds aangewend worden om stroom naar andere voertuigen te sturen (in het lokale netwerk) die eerder opgeladen moeten zijn; anderzijds kan deze buffercapaciteit benut worden om een overschot aan energie op te slaan als er meer energie wordt opgewekt dan wordt gevraagd (zon overdag, wind 's nachts) en deze op een later moment wordt terug geleverd.

9.3 Mobility as a Service (MaaS)

MaaS is een dienst waarbij de dienstverlening bestaat uit het bieden van een onlineplatform met mogelijkheden voor het zoeken naar, vergelijken van, eventueel reserveren van en betalen voor verschillende soorten mobiliteitsdiensten. Deelmobiliteit gaat hand-in-hand met de benadering van mobiliteit als een dienst, ook wel aangeduid als Mobility as a Service (MaaS). Aanbieders van deelmobiliteit en MaaS bieden vaak meerdere vormen van deelvervoer aan één app. Deelvervoer in combinatie met MaaS is een belangrijke maatschappelijke trend.

We focussen in onze gemeente op deelmobiliteit. MaaS in combinatie met deelmobiliteit vormt een logische en aantrekkelijke combinatie die het gebruiksgemak van deelmobiliteit kan verhogen. We zien hier dan ook kansen in onze

gemeente en denken graag mee met initiatiefnemers.

9.4 Emissieloos bouwen

Gemeente Oss heeft zich aangesloten bij het Schone Lucht Akkoord. Mobiele werktuigen zoals bouwmachines, veegwagens, aggregaten en landbouwwerktuigen, dragen ondanks hun beperkte aantal voor 11% bij aan de negatieve gezondheidseffecten van binnenlandse bronnen. Streefdoel uit het Schone Lucht Akkoord (SLA) is om de negatieve gezondheidseffecten van luchtmissies (NO₂ en fijnstof) van mobiele werktuigen in 2030 met minimaal 75% te hebben verminderd ten opzichte van 2016. Voor bouwmaterieel wordt hierbij uitgegaan van de doelen uit het Klimaatakkoord, waaronder het streven naar emissieloze bouwlogistiek en de inzet van emissieloze mobiele werktuigen in de stad. Daarbij is de afspraak gemaakt om in 2030 zoveel mogelijk klimaatneutraal en circulair te werken.

De laadinfrastructuur voor elektrisch personenvervoer kan mogelijk in de toekomst ook ingezet worden voor de voeding van (klein) elektrisch materieel. Gemeente Oss staat er voor open om mee te denken als er een dergelijk verzoek binnenkomt.

Er kan dan bijvoorbeeld gedacht worden aan het plaatsen van een nieuwe laadpaal op of nabij een positie waar deze gebruikt wordt voor tijdelijke emissieloze werkzaamheden. Na afloop van deze werkzaamheden kan de laadpaal als generieke laadpaal fungeren. Daar dient dan met de positionering al rekening gehouden te worden. Ook dienen er afspraken gemaakt te worden over de financiële gevolgen.

Bij beoogd afwijkend gebruik van de laadvoorziening dient ook altijd de CPO betrokken te worden.

