

Voorstel aan de raad

Nummer: 313

Portefeuille: Recreatie en toerisme, kustontwikkeling, gemeentelijke dienstverlening, mobiliteit, natuur en dierenwelzijn
Programma: 2 Verkeer, vervoer en waterstaat
Taakveld: 2.1 Verkeer en vervoer

Onderwerp:
Visie openbare laadinfrastructuur

Voorgesteld besluit

1. Kennis te nemen van de Visie Publieke Laadinfrastructuur Lelystad en de volgende daarin opgenomen kader- stellende uitgangspunten vast te stellen:
 - 1.1. Ten aanzien van publieke laadpalen:
 - a. Lelystad plaatst publieke laadpalen in samenwerking met MRA-Elektrisch.
 - b. De beoogde aanpak voor publieke laadinfrastructuur t/m 2025 kent 2 fasen:
 - Tot Q1 2022: Faciliterend en marktvolgend.
 - Vanaf Q1 2022: Stimulerend en marktvolgend.
 - c. Voor het aanvragen van een laadpaal de 'ladder van laden' hanteren.
 - d. In Lelystad alleen op basis van aanvraag en op basis van gebruiksdata laadpalen plaatsen.
 - e. Laden van elektrische auto's door middel van een kabel vanuit huis niet toestaan.
 - f. Extra laadpalen bijplaatsen zodra de bezettingsgraad te hoog wordt.
 - g. In de 2^e fase potentiële laadlocaties van tevoren bepalen in een participatief proces.
 - h. Alleen handhavend optreden bij klachten van andere e-rijders.
 - 1.2. Ten aanzien van oplaadpunten in openbare parkeergarages de adviezen van Brandweer Nederland ten aanzien van laadinfrastructuur in parkeergarages opvolgen.
 - 1.3. Ten aanzien van snelladers en snellaadstations:
 - a. Een snellaadstation alleen plaatsen op locaties die door veel automobilisten worden aangedaan.
 - b. Snelladers dienen zich in de buurt te bevinden van bijv. horeca of winkels.
 - c. Toetsen of het snellaadstation past in de omgeving.
 - d. Locaties waar snellaadstations kunnen worden gerealiseerd zijn:
 - *Neringweg ter hoogte van het ABC-gebouw;*
 - *Larserplein bij Mc Donalds, KFC, van der Valkhotel;*
 - *Houtribdijk bij Bataviastad;*
 - *Trintelhaven;*

- *Bezoekerscentrum Nationaal Park Nieuwland;*
- *Palazzo (geen gemeentelijk eigendom, dus na overeenstemming eigena(a)r(en);*
- *Noorderwagenplein;*
- *sportcentrum De Koploper;*
- *tankstation Overijsselseweg/Bijlweg.*

Urgentie Raad

De visie maakt deel uit van landelijke afspraken als onderdeel van het Klimaatakkoord. Volgens deze afspraken moeten gemeenten voor het einde van dit jaar een integrale visie op laadinfrastructuur hebben vastgesteld.

Samenvatting

De Visie Publieke Laadinfrastructuur Lelystad bevat een omschrijving van de verwachte ontwikkelingen en de opgaven die daarbij komen kijken. Door dit in kaart te brengen en vast te stellen hoe we dit aan willen pakken kan opgeschaald worden naar een laadnetwerk dat inspeelt op de behoefte van (toekomstige) e-rijders en tegelijkertijd elektrisch rijden stimuleert.

Deze visie gaat in op de volgende aspecten:

- De trends en ontwikkelingen in markt, techniek, en beleid en de huidige stand van zaken en de verwachte opgave: hoeveel laadinfrastructuur moet er in de openbare ruimte worden gerealiseerd en waar;
- de stappen die moeten worden gezet om het laadnetwerk op een effectieve manier op te schalen in de periode tot 2025 en verder;
- oplaadpunten in parkeergarages en de punten die daarbij bijzondere aandacht verdienen;
- het voorzien in mogelijkheden om snel tussendoor of onderweg (bij) te laden bij snelladers en snellaadstations;
- hoe invulling moet worden gegeven aan het realiseren van laadinfrastructuur bij gebiedsontwikkeling.

Inleiding

In toenemend tempo worden laadpunten voor elektrische auto's in de openbare ruimte aangevraagd door inwoners van en werknemers in Lelystad. In toenemend tempo groeit ook de weerstand van inwoners tegen het reserveren van "hun" parkeergelegenheid voor het laden van deze elektrische auto's. Bij een aantal aanvragen is -wanneer de parkeerdruk in de directe omgeving erg hoog is- vervangende parkeergelegenheid gerealiseerd. De komende jaren staat ons een aanzienlijke opgave te wachten, zowel ten aanzien van laadinfrastructuur bij openbare parkeerplaatsen en de parkeergarages, als ten aanzien van voorzieningen voor snelladen langs de hoofdwegen.

Voorgaande besluitvorming over dit onderwerp:

In 2015 is de Kadernota Duurzaamheid vastgesteld waarin ten aanzien van speerpunt 2.5: "Mobiliteit" is opgenomen dat elektrisch rijden en rijden op groen gas door gemotoriseerd verkeer wordt gestimuleerd door onder meer:

- Bij vervanging van het wagenpark van de gemeente Lelystad te kiezen voor elektrisch;
- op aanvraag laadpalen te plaatsen;
- de mogelijkheid aan bedrijven te bieden snellaadstations te exploiteren.

Op 4 juni 2019 heeft het college de Beleidsregels voor publieke Oplaadinfrastructuur voor Elektrische auto's in de gemeente Lelystad vastgesteld.

Doel

Het vaststellen van beleid ten aanzien van publieke laadinfrastructuur voor elektrische auto's

Argumenten

1. Ten aanzien van publieke laadinfrastructuur voor elektrische auto's de volgende kaderstellende uitgangspunten vast te stellen.

1.1. Ten aanzien van publieke laadpalen:

a. Lelystad plaatst publieke laadpalen in samenwerking met MRA-Elektrisch.

MRA-Elektrisch heeft de laadinfrastructuur voor ongeveer 80 gemeenten, waaronder Lelystad, gezamenlijk aanbesteed. Hiermee is verdere uniformering, inkoopkracht en efficiëntie mogelijk.

Door samenwerking te organiseren tussen overheden, kennisinstellingen en marktpartijen en op die manier kennis en kosten te delen, wordt samen meer bereikt dan op individuele basis. Zo zijn aan het plaatsen van laadpalen voor de gemeente Lelystad nagenoeg geen kosten verbonden. MRA-Elektrisch organiseert het proces rond het aanvragen van een laadpaal, waarna MRA-Elektrisch de kosten draagt voor de vergunningverlening, het realiseren van de netaansluiting en het leveren en plaatsen van de laadpaal inclusief het bijbehorende verkeersbord en eventuele aanrijdbeveiliging.

b. De beoogde aanpak voor publieke laadinfrastructuur t/m 2025 kent 2 fasen:

- **Tot Q1 2022: Faciliterend en marktvolgend:** Laadpalen worden geplaatst op aanvraag mits wordt voldaan aan de beleidsregels.
- **Vanaf Q1 2022: Stimulerend en marktvolgend:** Laadpalen worden op aanvraag geplaatst op locaties die van tevoren zijn vastgelegd op een "plankaart openbaar laden".

In 2021 worden potentiële laadlocaties vastgelegd op de "plankaart openbaar laden". Het jaar 2021 wordt benut om in samenspraak met de betrokken bewoners en ondernemers de potentiële locaties voor laadpalen vast te leggen op de "plankaart openbaar laden". Door de omgeving hier maximaal bij te betrekken kunnen veel bezwaren achteraf tegen het plaatsen van laadpalen worden voorkomen.

Vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is voor elke gemeente per wijk of buurt de behoefte aan laadpunten voor 2025 en 2030 geprognoseerd. Op basis van de prognose voor 2025, aangevuld met de geplande wijkontwikkeling en rekeninghoudend met de aansluitmogelijkheden op het elektriciteitsnet, worden potentiële locaties voor laadpalen vastgelegd. Laadpalen worden echter pas geplaatst zodra daar behoefte aan is.

c. Voor het aanvragen van een laadpaal de 'ladder van laden' hanteren.

De ladder van laden houdt in dat bij een laadbehoefte altijd eerst wordt gekeken of deze op eigen terrein van de bewoner kan worden opgelost. Als dit niet het geval is wordt een semipublieke oplossing gezocht. Pas als beide mogelijkheden niet mogelijk zijn, wordt een laadvoorziening in de openbare ruimte gerealiseerd.

d. In Lelystad alleen op basis van aanvraag en op basis van gebruiksdata laadpalen plaatsen.

Bij het plaatsen van laadpalen bij openbare parkeerplaatsen wordt altijd minimaal 1 parkeerplaats gereserveerd voor het laden van elektrische auto's. Het plaatsen van laadpalen zonder aanvraag of aantoonbaar hoog gebruik van bestaande laadpalen in de buurt zal leiden tot onbegrip bij omwonenden. Daarbij zijn aan het plaatsen van laadpalen op basis van aanvraag of van gebruiksdata voor Lelystad nagenoeg geen kosten verbonden. Naast laadpalen die worden geplaatst op basis van aanvraag of gebruiksdata kunnen op drukbezochte locaties ook strategische publieke laadpalen

worden geplaatst. Hiervoor geldt voor gemeenten een eigen bijdrage van €1000,- per laadpaal.

e. Laden van elektrische auto's door middel van een kabel vanuit huis niet toestaan.

Laden vanuit huis door middel van een kabel over het trottoir levert hinder op voor blinden en slechtzienden, ook bij gebruik van een kabelmat of kabeldrempel. Ook ouderen en voetgangers met een beperking of chronische ziekte lopen het risico over de kabel te struikelen. Bij beschadiging van de kabel is er zelfs een risico op elektrocutie.

In de uitvoering van het VN Verdrag inzake de rechten van mensen met een handicap adviseert de werkgroep Bereikbaarheid Toegankelijkheid en Bruikbaarheid (BTB) daarom om geen kabels, al dan niet met een rubberen mat erover, te leggen op de trottoirs.

f. Extra laadpalen bijplaatsen zodra de bezettingsgraad te hoog wordt.

Voorkomen moet worden dat men door een hoog gebruik niet bij een laadpaal terecht kan om de auto te laden.

De stroomafname en de bezetting van de laadpalen wordt bijgehouden door MRA-Elektrisch. Als blijkt dat een laadpaal meer dan 40% van de tijd bezet is, wordt een laadpaal bijgeplaatst. Hieraan zijn voor de gemeente geen kosten verbonden.

g. In de 2^e fase potentiële laadlocaties van tevoren bepalen in een participatief proces.

Laadlocaties die als een verrassing komen voor de buurt zijn verleden tijd. Vanaf 2022 leggen we laadlocaties zoveel mogelijk vooraf vast. De doorlooptijd kan aanzienlijk worden verkort en veel bezwaren kunnen worden voorkomen door potentiële laadlocaties van tevoren op een kaart vast te leggen.

Veel bezwaren uit de omgeving kunnen worden voorkomen door in samenspraak laadlocaties te bepalen. De potentiële laadlocaties worden zoveel mogelijk in overleg met de bewoners en ondernemers uit de buurt bepaald. Dit zorgt voor draagvlak en duidelijkheid bij de betrokkenen in de omgeving.

h. Alleen handhavend optreden bij klachten van andere e-rijders.

Ondanks het basisprincipe dat een laadplek geen parkeerplek is, willen wij e-rijders een redelijke tijd geven om hun voertuig te verplaatsen nadat die is opgeladen. Daarom wordt alleen handhavend opgetreden bij klachten van andere e-rijders. Publieke laadpalen staan meestal bij openbare parkeerplaatsen in woonwijken. Bewoners sluiten meestal hun auto 's avonds bij thuiskomst aan op de laadpaal. Uiteraard kunnen we niet van bewoners verlangen 's avonds (laat) of 's nachts een zojuist volgeladen voertuig te verplaatsen naar een reguliere parkeerplaats.

1.2. Voor oplaadpunten in openbare parkeergarages de adviezen van Brandweer Nederland ten aanzien van laadinfrastructuur in parkeergarages opvolgen:

Bij incidenten in parkeergarages is gebleken dat brandveiligheid daar extra aandacht verdient.

Deze adviezen houden in:

- We zorgen ervoor dat laadvoorzieningen automatisch kunnen worden uitgeschakeld door de brandmeldinstallaties.
- Waar nodig en mogelijk (ver)plaatsen we laadvoorzieningen voor EV zoveel mogelijk op het dak van parkeergarages of dicht bij de in- en uitritten van de garage, zo dicht mogelijk op het straatniveau.
- Waar laadvoorzieningen voor EV niet op het dak van de parkeergarages worden geplaatst brengen we een branddetectie-systeem aan met rook- en/of hitemelders en een gasdetectiesysteem die koolmonoxide detecteert.
- Voor de gebruikers van de parkeergarages bieden we duidelijke instructies aan over wat te doen bij brand. Daarbij hoort de instructie dat bij het vrijkomen van gassen (witte en grijze rook) afstand moet worden gehouden en direct de brandweer worden gealarmeerd.
- Bij eventuele realisatie van nieuwe parkeergarages overleggen we met de brandweer en een constructeur over eventueel noodzakelijke extra bescherming van de (hoofd)draagconstructie nabij parkeerplekken met laadvoorzieningen. Dit

- zelfde geldt voor brandwerende bescherming van het plafond.
- We realiseren, beheren en onderhouden laadvoorzieningen volgens de laatste technische inzichten en plegen direct onderhoud aan zichtbare defecten of beschadigingen van de laadvoorzieningen.
- Een veiligheidsanalyse van de parkeergarages zal inzicht moeten geven over eventuele aanvullende maatregelen die nodig zijn met het oog op de brandveiligheid.

1.3. Ten aanzien van snelladers en snellaadstations:

a. Snellaadstations alleen plaatsen op locaties die door veel automobilisten worden aangedaan.

Snelladen vraagt om situering op strategische locaties die geschikt zijn om veel verkeer te verwerken.

Daarbij moet worden gedacht aan locaties zoals aan een hoofdweg, of een bestemming die door veel automobilisten wordt bezocht. Snelladers en snellaadstations zijn bedoeld om onderweg de accu bij te laden en worden vooral gebruikt door bezoekers en bijv. taxi's. In de toekomst kunnen vooral de snellaadstations een sterk aantrekkende werking hebben, vergelijkbaar met een tankstation.

b. Snelladers dienen zich in de buurt te bevinden van bijv. horeca of winkels.

Om de tijd gedurende het laden door te brengen zijn voorzieningen nodig.

Bij snelladers, zoals in het Stadshart, moet rekening worden gehouden met een laadtijd van 20-40 minuten. Bij een locatie in de buurt van horeca of winkels kan deze tijd prettiger worden doorgebracht.

c. Toetsen of het snellaadstation past in de omgeving.

Snellaadstations zijn opvallend in hun omgeving en vragen om een goede ruimtelijke inpassing.

Aan de vormgeving van snellaadstations wordt door de exploitanten veel aandacht besteed en kan een bijdrage leveren aan de omgevingskwaliteit. Dat wil echter niet zeggen dat een snellaadstation in elke omgeving passend is. De keuze van de locatie is dus ook in dat opzicht belangrijk. De kwaliteit van de openbare ruimte op de locatie en rond het snellaadstation mag er niet op achteruit gaan.

d. Locaties waar snellaadstations kunnen worden gerealiseerd zijn:

- **Neringweg ter hoogte van het ABC-gebouw.**
Dit betreft een verplaatsing van het snellaadstation bij het Agoratheater in verband met wijkontwikkeling (Theaterkwartier);
- **Larserplein bij Mc Donalds, KFC, van der Valkhotel;**
Strategische locatie aan het hoofdwegennet. Automobilisten kunnen hier tijdens het laden verblijven bij de horecagelegenheden;
- **Houtribdijk bij Bataviastad;**
Strategische locatie aan het hoofdwegennet. Automobilisten kunnen hier tijdens het laden een bezoek brengen aan Bataviastad, of één van de horecagelegenheden;
- **Trintelhaven;**
Tijdens een bezoek aan de horeca kan de auto worden opgeladen;
- **Bezoekerscentrum Nationaal Park Nieuwland;**
Tijdens een bezoek aan het bezoekerscentrum kan de auto worden opgeladen;
- **Palazzo** (geen gemeentelijk eigendom, dus na overeenstemming eigena(a)r(en);
Tijdens een bezoek aan de winkels of horeca kan de auto worden opgeladen;
- **Noorderwagenplein;**
Tijdens een bezoek aan de winkels of horeca kan de auto worden opgeladen;
- **sportcentrum De Koploper;**
Tijdens een bezoek aan één van de sportaccommodaties of horeca kan de auto worden opgeladen;
- **tankstation Overijsselseweg/Bijlweg;**

Gelegen aan een belangrijke invalsweg. De laadtijd kan worden doorgebracht in de tankshop van het daar geplande tankstation.

Kantttekeningen:

Op langere termijn bestaan nog veel onduidelijkheden ten aanzien van openbaar laden van elektrische auto's.

De technieken voor openbaar laden van elektrische auto's zijn nog voortdurend in ontwikkeling. In scope van de visie is daarom beperkt tot de eerstkomende 5 jaar. Daarmee is de planhorizon gelijk aan die van de Kadernota Duurzaamheid.

Financiën:

Het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte vindt plaats vanaf 01-01-2021 door en voor kosten van MRA-Elektrisch evenals het onderhoud daarvan.

MRA-Elektrisch wordt gefinancierd uit subsidie van het Rijk, door de deelnemende provincies en de Vervoerregio. Gedeputeerde Olthof (Bereikbaarheid en mobiliteit) van de provincie Noord-Holland is trekker en bestuurlijk opdrachtgever van het programma. Hieraan zijn voor de gemeente Lelystad geen kosten verbonden.

Ook de in de visie genoemde laadkaart wordt in samenwerking met MRA-Elektrisch gemaakt. Of daarbij van de gemeente Lelystad een bijdrage in de kosten wordt gevraagd is nog niet bekend.

Vervolg:

De kaderstellende uitgangspunten in de Visie Publieke Laadinfrastructuur Lelystad worden nader uitgewerkt in beleidsregels voor openbaar laden en waar nodig worden bestaande beleidsregels aangepast.

Tot 2022 wordt bij elk verzoek om een publieke laadpaal de hiervoor beschreven werkwijze gevolgd. Vanaf 2022 worden potentiële laadlocaties zoveel mogelijk vooraf vastgelegd in overleg met inwoners, ondernemers, wijkverenigingen en andere stakeholders in een participatief proces. Uw raad zal worden meegenomen in dit proces.

De planhorizon van de Visie Publieke Laadinfrastructuur Lelystad is 2025. Voor 2025 kunt u een voorstel tegemoet zien voor de periode na 2025.

Bijlagen:

- Visie Publieke Laadinfrastructuur Lelystad
- Beleidsregels voor publieke Oplaadinfrastructuur voor Elektrische auto's in de gemeente Lelystad

Lelystad, 27 oktober 2020

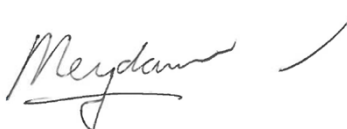
Het college van de gemeente Lelystad,

de secretaris,

de burgemeester,



A. Schepers



H.M. Meijdam