

Programma laadinfrastructuur Heemskerk (2023-2030)

Aan het stuur om de groei van elektrisch vervoer mogelijk te maken

September 2023



Programma laadinfrastructuur Heemskerk (2023-2030)

Gemeente Heemskerk

Maerten van Heemskerckplein 1
1964 EZ Heemskerk
<http://www.heemskerk.nl>

EVConsult

Pilotenstraat 18-D
1059 CJ
Amsterdam

Auteurs

Robin Matton
Bibi Fabius
Peter Hogeveen

September 2023

Betrokken ambtenaren gemeente

Ruud Zonneveld – Beleidsadviseur Verkeer & Vervoer
Arthur Peijnenburg – Omgevingsmanager Openbare Ruimte
Tessa van der Geest-Beentjes – Juridisch Planoloog
Juan Morales – Medewerker Beleidsrealisatie

Inhoudsopgave

Programma laadinfrastructuur Heemskerk (2023-2030)	2
Inhoudsopgave	3
Begrippenlijst	5
1. Inleiding	7
1.1 Aanleiding.....	7
1.2 Regionale samenwerking.....	7
1.3 Kaders	7
1.4 Ambitie.....	9
1.5 Proces.....	10
2. Huidige laadvormen en laadnetwerk	11
3. Trends, ontwikkelingen & rol gemeente	13
3.1 Personenvervoer.....	13
3.2 Fietsen.....	14
3.3 Stadslogistiek en zwaarder vrachtvervoer	14
3.4 Doelgroepenvervoer en taxi's	15
3.5 OV-busvervoer	15
3.6 Prognose 2025 en 2030.....	15
4. Laadopgave voor de periode 2023-2030	17
4.1 Gemeentebreed.....	17
4.2 Woongebied.....	17
4.3 Centrumgebied.....	18
4.4 Bedrijventerreinen.....	18
4.5 Buitengebied.....	19
5. Het laadbeleid van de gemeente	20
5.1 Gemeentebreed.....	20
5.2 Woongebied.....	26
5.3 Centrumgebied.....	27
5.4 Bedrijventerreinen.....	27
5.5 Buitengebied.....	28
6. Maatregelen	29
7. Borging	32
7.1 Partners	32
7.2 Monitoring	33
7.3 Sturing	33

7.4 Evaluatie.....	33
7.5 Actualisatie.....	34
Bijlage I: Overzicht gerelateerde beleidsdocumenten.....	35
Bijlage II: Europese wet- en regelgeving m.b.t. elektrisch vervoer	41
Bijlage III: Kaders en uitgangspunten gemeenteraad.....	42
Bijlage IV: Kernmerken laadinfrastructuur.....	43
Bijlage V: Trends & ontwikkelingen	45
Bijlage VI: Overzicht plaatsingsbeleid publieke reguliere laadinfrastructuur	52
VI.i Plaatsingsproces.....	52
VI.ii Plaatsingscriteria.....	56
VI.iii Nieuwbouw - publiek parkeren	56
VI.iv Verlengd Privaat Aansluitpunt (VPA)	57
Bijlage VII: Overzicht formats MRA-E.....	60

Begrippenlijst

Bakwagen

Kleine vrachtwagens gespecialiseerd in het vervoer van goederen met een cabine en laadbak op één chassis.

Bestelwagen

Bestelwagens zijn voertuigen die minder wegen dan 3500 kg.

Batterij elektrisch voertuig (BEV)

Volledig elektrisch voertuig, waarbij een brandstofmotor ontbreekt. Dit in tegenstelling tot een Plug-In Hybride Elektrisch Voertuig (PHEV).

Bi-directioneel laden

Vorm van slim laden, waarbij het elektrische voertuig stroom terug kan leveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Hiermee kunnen pieken en dalen in het energieverbruik worden gebalanceerd.

Charge Point Operator (CPO)

Een partij die laadinfrastructuur realiseert, beheert en onderhoud.

EV-rijder

De EV-rijder wordt ook wel elektrisch rijder genoemd. Dit is de gebruiker van de elektrische auto, die de auto op moet kunnen laden om ermee te kunnen rijden.

Kortparkeerladen

Snelladen aan het begin van de snellaadrange wordt 'kortparkeerladen' genoemd. Deze laadpalen worden vaak geplaatst op plekken waar de EV-rijder het laden kan combineren met een andere activiteit, zoals winkelen of vergaderen.

Laadkaart

Locatievoorstellen voor publieke (reguliere) laadpalen op een geografische (digitale) kaart. De gemeente heeft de laadkaart gevalideerd, maar het participatietraject en verkeersbesluit dienen nog doorlopen te worden.

Locatiekaart

Een laadkaart waarbij het participatietraject is doorlopen, maar het verkeersbesluit dient nog te worden genomen of is nog niet onherroepelijk.

Vastgestelde locatiekaart

Een laadkaart waarbij het participatietraject en een verkeersbesluit volledig (onherroepelijk) zijn doorlopen. De locatievoorstellen kunnen worden gerealiseerd, bijvoorbeeld wanneer er een aanvraag is van een bewoner.

Laadpaal

Fysiek object met meestal één of twee laadpunten.

Laadpaalkleven

Het onnodig bezet houden van een elektrisch laadpunt door een elektrische auto.

Laadplein

Een laadplein bestaat uit meer dan twee laadpunten voor elektrische voertuigen die een gedeelde netaansluiting hebben (bij publieke laadpalen) of die op een gedeelde groep achter de meter zitten.

Laadpunt Fiets

Een e-bike kan worden opgeladen middels een schuko-stekker in een normaal geaard stopcontact.

Laadpunt

De elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker wordt aangesloten. Reguliere laadpalen beschikken meestal over twee laadpunten. Een laadpunt kan ook verwerkt worden in bijvoorbeeld een muurbox of lantaarnpaal. Dit laatste kan alleen als het openbaarverlichtingsnetwerk hierop is aangepast.

Laadpunt voor regulier laden

Laadpunt met een vermogen van hoogstens 22kW.

Laadpunt voor snel laden

Laadpunt met een vermogen hoger dan 22 kW.

LS-net

Laagspanningsnet waarop o.a. reguliere laadpalen worden aangesloten.

Omgevingsvisie

In de omgevingsvisie 2040 presenteert de gemeente Heemskerk haar visie op de leefomgeving van de gemeente voor de langere termijn. De visie is integraal, dat wil zeggen dat sociale, economische en ruimtelijke vraagstukken en ontwikkelingen in samenhang worden bekeken en vertaald worden naar de leefomgeving van de toekomst. In Heemskerk komen natuur en landschap, cultuur, horeca, wonen, winkels, mobiliteit, maatschappelijke voorzieningen en recreatie samen. Dat brengt opgaven met zich mee op het gebied van ruimtegebruik, duurzaamheid, gezondheid, veiligheid, economie, sociaal-maatschappelijk en rolverdeling tussen gemeente en samenleving.

Privaat laadpunt

Een laadpunt op eigen terrein.

Prognosekaart

Digitale kaart waarop de prognose van het verwacht aantal elektrische voertuigen voor 2025 en 2030 staat opgenomen.

Publiek toegankelijk laadpunt / Publieke laadpaal

Een laadpunt voor een elektrisch voertuig dat openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten.

Semi-publiektoegankelijk laadpunt

Een laadpunt dat is opengesteld voor publiek op een private locatie. Bijvoorbeeld bij parkeergarages of tankstations. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn.

Slim laden

Brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Minimaal betekent dit dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog.

Snelladen

Het binnen korte tijd zo snel door middel van relatief hoge vermogens (>50 kW) opladen van elektrische voertuigen.

Ultrasnelladen

Snelladen aan de bovenkant van de range wordt ook wel ultrasnelladen of 'Ultra Fast Charging' (UFC) genoemd. Hierbij gaat het om laadvermogens van meer dan 150 kW. Deze laadvermogens zijn gewenst voor zwaardere voertuigen.

Verlengd Privaat Aansluitpunt (VPA)

Een laadpunt geplaatst in de openbare ruimte dat is aangesloten achter de meter van een elektrische installatie.

Zero-emissielogistiek (ZE-logistiek)

Zonder uitstoot van schadelijke stoffen goederen verplaatsen voor bijvoorbeeld bouw, retail, afval, horeca, en e-commerce. Voertuigen rijden op elektriciteit of waterstof.

Zero-emissiezones (ZE-zones)

Zones waarbinnen geen logistieke voertuigen mogen komen die emissies uitstoten.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2020 heeft de gemeente Heemskerk haar omgevingsvisie vastgesteld. Alle aanpassingen aan de fysieke leefomgeving moeten passen binnen deze visie en bekijkt de gemeente integraal. Ten aanzien van elektrisch vervoer omschrijft de omgevingsvisie de ambitie dat Heemskerk voorop wil lopen op het gebied van schone mobiliteit.

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL, 2019) verwacht dat er in 2030 circa 1,9 miljoen elektrische auto's in Nederland zijn met een behoefte aan 1,7 miljoen laadpunten. Dit betekent dat er in 2025 in Nederland ongeveer 550 laadpunten per werkdag bijgeplaatst moeten worden¹. Deze ontwikkeling grijpt direct in op de fysieke leefomgeving. Om dit in goede banen te leiden, is in de NAL afgesproken dat alle gemeenten een visie en beleid rond laadinfrastructuur opstellen.

Met dit Programma laadinfrastructuur Heemskerk geeft Heemskerk verdere invulling aan de omgevingsvisie en voldoen we aan de opgave vanuit de NAL. Daarnaast neemt de gemeente regie op het plaatsen en opschalen van laadinfrastructuur die nodig is voor de transitie naar elektrisch vervoer. Op die manier zorgt de gemeente voor een goede ruimtelijke inpassing van elektrisch rijden in de openbare ruimte en op het elektriciteitsnet. Hierdoor kunnen inwoners, bezoekers en bedrijven met vertrouwen de stap naar elektrisch vervoer maken.

1.2 Regionale samenwerking

Vanuit de omgevingsvisie hecht de gemeente Heemskerk waarde aan het afstemmen van ambities en keuzes in regionaal verband, zodat het beleid elkaar versterkt. Op het gebied van laadinfrastructuur vindt regionale samenwerking plaats met Metropoolregio Amsterdam Elektrisch (MRA-E).

Om gemeenten te helpen bij de uitvoering van de NAL, zijn NAL-samenwerkingsregio's gevormd. De MRA-E werkt daarin samen als samenwerkingsregio Noordwest. De MRA-E heeft een Regionale visie laadinfrastructuur opgesteld ten behoeve van regionale uniformiteit en afstemming. Deze regionale visie vormt de basis voor het Programma laadinfrastructuur Heemskerk. De MRA-E ondersteunt de gemeente Heemskerk bij de uitrol van laadinfrastructuur, o.a. door het organiseren van regionale concessies voor reguliere- en snellaadpalen.

1.3 Kaders

De kaders voor het Programma laadinfrastructuur Heemskerk worden gevormd door de vastgestelde uitgangspunten, het Verkeer- en Vervoerplan Heemskerk, het Parkeerbeleidsplan Heemskerk en de Regionale visie laadinfrastructuur van de MRA-E. *Bijlage I: Overzicht gerelateerde beleidsdocumenten* toont een overzicht van de aan dit plan gerelateerde beleidsdocumenten. Bijlage III toont de door de gemeenteraad vastgestelde uitgangspunten.

Kaders door raad, uitvoering door college

De NAL en de Omgevingsvisie bieden onvoldoende kaders voor het opstellen van dit Programma laadinfrastructuur. De gemeente Heemskerk heeft daarom aanvullende uitgangspunten opgesteld

¹ Klimaatakkoord (2019) – Hoofdstuk Mobiliteit <https://www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit>

die de basis vormen voor het Programma laadinfrastructuur. De 21 kaders, zoals opgenomen in *Bijlage III*, zijn door de gemeenteraad vastgesteld op 29 juni 2023. In dit Programma laadinfrastructuur tonen we de *kaders* en beschrijven we in het betreffende hoofdstuk de consequenties van dit kader.

Participatie

Bij het opstellen van de beleidskaders heeft het college rekening gehouden met de ontvangen reacties tijdens het participatietraject. Een ieder kreeg tijdens de participatie in juni/juli 2022 de gelegenheid een enquête in te vullen. Het resultaat van 307 ontvangen enquêtes is te lezen in het rapport "Participatie Programma laadinfrastructuur Heemskerk" (D/2022/470638). Dit rapport heeft het college op 4 oktober 2022 via raadsmemo (D/2022/471467) aan de raad ter kennisname aangeboden.

Omgevingsvisie

Het Programma laadinfrastructuur Heemskerk vloeit voort uit de ambities van de omgevingsvisie en is richtinggevend voor de gemeentelijke aanpak voor de toekomstige laadinfrastructuur. Ten aanzien van elektrisch vervoer omschrijft de omgevingsvisie de ambitie dat Heemskerk vooroploopt op het gebied van schoon vervoer. Dit doet de gemeente door gebruik te maken van schone voertuigen, de fiets en de benenwagen. Ook stimuleert de gemeente het openbaar vervoer, zoekt hierin blijvend naar de regionale samenwerking en treft waar mogelijk voorzieningen voor schone deelauto's en elektrisch rijden. Vanuit de MRA-E concessie kunnen bewoners en forenzen en deelauto-aanbieders een verzoek indienen voor een publieke laadpaal.

De omgevingsvisie ziet vooral kansen in de woongebieden en de bedrijventerreinen. In de woongebieden neemt de gemeente bij nieuwe bouwopgaven uitgebreide maatregelen op het gebied van schoon vervoer. In bestaande wijken treft de gemeente hiervoor vooral basisvoorzieningen. Bij de bedrijventerreinen zijn goede mogelijkheden voor schonere manieren van vervoer. Daar zijn vooral het plaatsen van laadpalen en parkeervoorzieningen voor deelauto's kansrijk. Bij de invulling van deze ambities stuurt Heemskerk op duurzame ontwikkeling en tevens op ruimte laten aan de markt dan wel initiatieven uit de samenleving. Ook geven de visiekaarten per deelgebied aan, welke buurtgerichte aanpak wenselijk is (zie Bijlage I: Overzicht gerelateerde beleidsdocumenten).

Verkeer- en Vervoerplan Heemskerk 2017 & Parkeerbeleidsplan Heemskerk 2017

Het Verkeer- en Vervoerplan Heemskerk 2017 zet in op:

- Het behouden van bereikbaarheid voor alle vervoersmiddelen (lopen, fiets, openbaar vervoer en auto).
- Stimulering van duurzame mobiliteit door het faciliteren van goede fietsvoorzieningen.
- (Elektrische) deelauto's en elektrisch vervoer.
- Het behouden van de ruimte kwaliteit (leefbaarheid).

Het Parkeerbeleidsplan Heemskerk 2017 benoemt de beleidsregels voor het parkeren in de gemeente.

Het Programma Laadinfrastructuur Heemskerk overruled waar nodig de beleidsregels parkeren uit beide beleidsplannen (bijv. het aanbrengen van oplaadpunten als eis bij ruimtelijke ontwikkelingen).

Dit komt terug in het plaatsingsbeleid wat de kaders en criteria voor het plaatsen van laadinfrastructuur specificceert.

De Regionale visie laadinfrastructuur van de MRA-E

De Regionale visie laadinfrastructuur van de MRA-E beschrijft voor de verschillende vormen van laden ((semi-)publiek, privaat, snel) en voor de verschillende doelgroepen van laadinfrastructuur beschreven wat de opgave is. Ook staat beschreven welke rol gemeenten en MRA-E daarin kunnen spelen. Deze visie is een hulpmiddel en ondersteunt gemeenten met het ontwikkelen van beleid voor de ontwikkeling van laadinfrastructuur. De gemeente Heemskerk heeft de Regionale laadvisie als basis gebruikt en aangevuld met haar eigen visie, gebaseerd op het gemeentelijke beleid.



Figuur 1: Regionale samenwerking MRA-E

1.4 Ambitie

Op basis van bovengenoemde kaders is de volgende ambitie opgesteld voor het Programma laadinfrastructuur Heemskerk:

"De beschikbaarheid van laadinfrastructuur mag geen belemmering vormen voor de transitie naar elektrisch vervoer (kader 1)."

Het beleid dat in dit programma is opgesteld, sluit aan op deze ambitie en is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- *"Het Programma Laadinfrastructuur volgt met haar gebiedsindeling de Omgevingsvisie (kader 2)."* In de uitwerking betekent dit een gebiedsgerichte aanpak voor publieke laadinfrastructuur met oog op druk op de openbare ruimte, voor het straatbeeld van de fysieke leefomgeving, en voor het (toekomstig) energiesysteem². Het laadprogramma maakt waar nodig onderscheid tussen de 4 deelgebieden zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie Heemskerk 2040: Woongebied, Centrumgebied, Bedrijventerreinen en Buitengebied.
- *"Heemskerk zet de regionale samenwerking onder regie van MRA-E voort (kader 3)."*
- *"De gemeente draagt niet financieel bij aan de uitrol van laadinfrastructuur (kader 4)."*³

² Er wordt ingezet op regulier laden i.p.v. snelladen omdat dit een lagere impact op het elektriciteitsnet heeft. Snelladen dient als een 'vangnet' voor regulier laden. Ook volgt de gemeente Heemskerk de initiatieven voor slim laden vanuit MRA-E. Tevens wordt de opgestelde laadkaart gedeeld met de netbeheerder Liander zodat zij o.b.v. van toekomstige locaties van laadpalen waar mogelijk het elektriciteitsnet kan verzwaren.

³ Visie gemeenteraad: t/m 2025 geen geld investeren in laadinfrastructuur. Uitgezonderd hiervan zijn ambtelijk inzet en kosten die gemaakt worden voor bebording.

- *“De gemeente volgt bij de uitrol van laadinfrastructuur de Ladder van Laden (kader 5).”*

Met dit programma wordt in de toenemende laadvraag in de openbare ruimte voorzien en richting gegeven aan de transitie naar elektrisch vervoer. Het programma heeft een planhorizon van 2023 t/m 2025, met een doorkijk naar 2030, en wordt in 2025 geactualiseerd. Zo zorgen we ervoor dat bij ingang van 2026 een nieuw programma is opgesteld. Daarmee vormt het programma de leidraad en de laadkaart voor de verdere uitrol van de laadinfrastructuur t/m 2025. Ook definieert het de benodigde acties en projecten die nodig zijn om dat te doen.

1.5 Proces

Dit programma is tot stand gekomen vanuit het project ‘Programma Elektrisch Laden’. Dit project voerde de gemeente Heemskerk uit van april 2021 tot en met september 2023. De gemeentelijke beleidsambtenaren hebben hierin integraal samengewerkt met advieskantoor EVConsult. Met input van MRA-E is het programma verder uitgewerkt. In dit definitieve document dat u nu voor zich heeft, zijn de 21 uitgangspunten/kaders, zoals door de gemeenteraad vastgesteld op 29 juni 2023, verwerkt.

2. Huidige laadvormen en laadnetwerk

Elektrische personenvoertuigen

Het huidige laadnetwerk in de gemeente Heemskerk is hoofdzakelijk voor personenauto's gerealiseerd. We onderscheiden hierbij twee dimensies: de toegankelijkheid van de laadpunten (publiek, semi-publiek en privaat) en het vermogen van de laadpunten (regulier laden en snelladen), wat de maximale laadsnelheid bepaalt. Bijlage IV: Kernmerken laadinfrastructuur geeft een verdere uitleg.

Om een publieke laadpaal te gebruiken, heb je een laadpas nodig. Deze kan men gebruiken voor zowel reguliere laadpalen en snellaadpalen. De laadprijs bij reguliere laadpalen is Heemskerk van Total Energies hebben een prijs van € 0,61/kWh incl. btw⁴. Bij snelladers van FastNed in de gemeente Heemskerk geldt een tarief van € 0,69/kWh incl. btw⁵. Het laden op eigen erf is meestal het goedkoopst voor de EV-rijder, zeker als hij met zonnepanelen zijn eigen stroom opwekt.⁶

Tabel 1 geeft inzicht in de huidige situatie van het (semi)publieke laadnetwerk in Heemskerk. Op deze (semi)publieke (snel)laadpunten kunnen onder andere 626 volledig elektrische en 339 plug-in hybride personenvoertuigen laden die in de gemeente Heemskerk staan geregistreerd. Daarnaast zullen ook bezoekers en forenzen met een elektrische personenauto op deze laadpunten laden. Ook kunnen bestelbussen en taxibussen op deze laadlocaties laden. De locaties van de laadpunten zijn in Figuur 2 op de volgende pagina te vinden.

Tabel 1: Aantallen laadpunten in de gemeente Heemskerk (bron: EVMaps, EcoMovement aug 2023 einde van de maand; www.evmaps.nl/heemskerk).

Type laadpunt	Publiek	Semipubliek	Privaat
Regulier	214	47	Onbekend
Snel	6 ⁷	2 ⁸	Onbekend

Naast het publiek laden kunnen elektrische voertuigen laden op eigen terrein. Dit is mogelijk op de locaties waar men mag parkeren volgens het bestemmingsplan en het Parkeerbeleidsplan Heemskerk 2017.

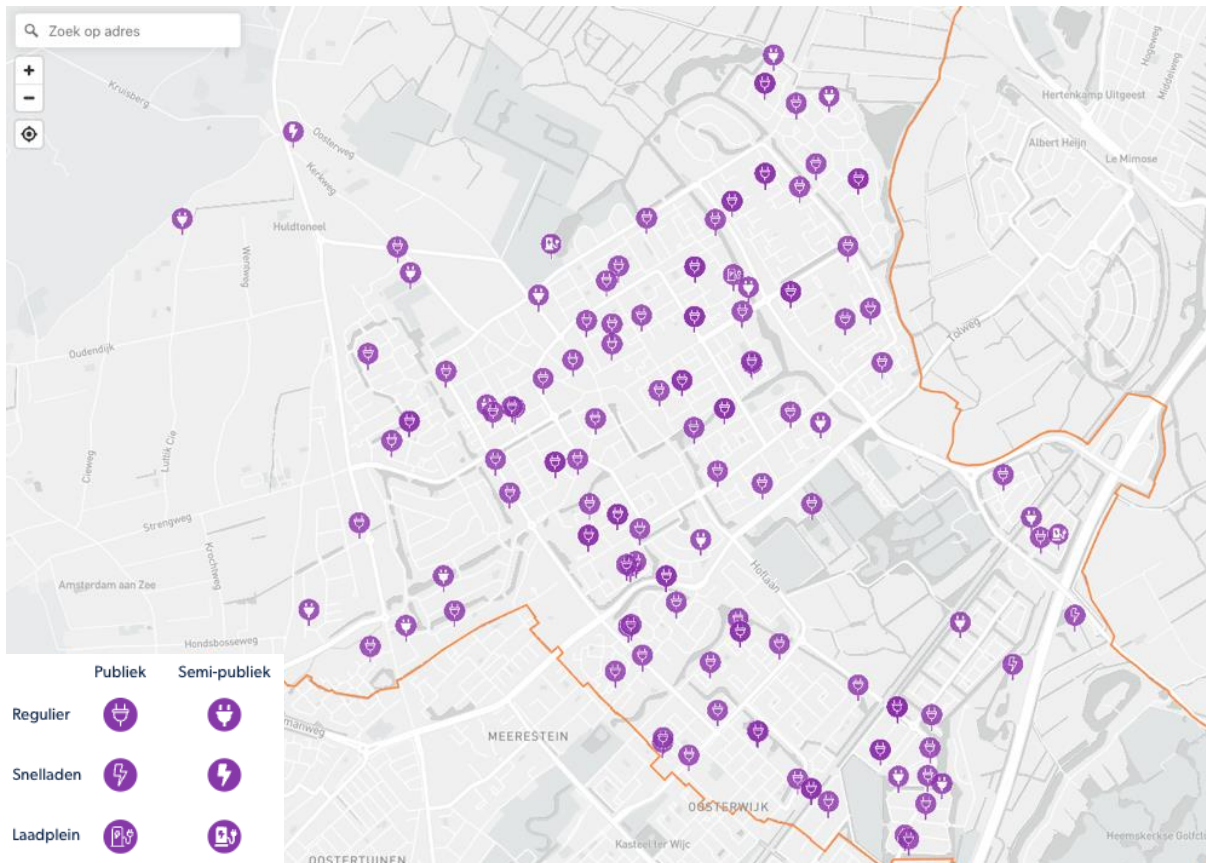
⁴ Laaddienstprijs Total Energies op 30/08/23. Bron: www.oplaadpalen.nl

⁵ Dit tarief geldt wanneer er met de FastNed app zonder abonnement wordt geladen. Als gold member van Fastned (11,99 €/mnd) geldt een korting van 30% op het laadtarief per kWh. Met laadpassen van andere aanbieders gelden er andere tarieven.

⁶ Bron: www.anwb.nl/auto/elektrisch-rijden, prijspeil 2022

⁷ Deze snellaadpunten staan aan weerszijden van de Rijkssnelweg A9.

⁸ Dit een semi-publieke snellader langs de Rijksstraatweg bij restaurant Heemskerk de Patatoloog.



Figuur 2: huidig laadnetwerk in de gemeente Heemskerk. Bron: www.evmaps.nl/heemskerk.

Elektrische fietsen

Op het Burgemeester Nielenplein is een publieke laadlocatie voor elektrische fietsen. Naast het publieke laden bieden enkele horecagelegenheden de mogelijkheid om elektrische fietsen op te laden.

Taxi's, doelgroepenvervoer, stadslogistiek en zwaarder vrachtvervoer

Heemskerk heeft in de publieke ruimte geen aparte voorzieningen voor stadslogistiek en zwaarder vervoer gerealiseerd. Taxi's, doelgroepenvervoer en stadslogistiek kunnen gebruik maken de laadpalen die zijn gerealiseerd voor personenvoertuigen. Voor zwaarder vrachtvervoer is er nog geen laadinfrastructuur gerealiseerd.

3. Trends, ontwikkelingen & rol gemeente

De transitie naar elektrisch rijden staat nog in de kinderschoenen. Zij verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. Figuur 8 uit Bijlage IV heeft het verwachte transitiepad en een aantal belangrijke Nederlandse doelstellingen weer. Voor personenvervoer is de transitie naar elektrisch vervoer al volop gaande, terwijl het voor bijvoorbeeld zwaar vrachtvervoer nog op gang moet komen. Dit hoofdstuk bespreekt kort per modaliteit de ontwikkelingen en welke rol de gemeente inneemt (Tabel 2). Tevens beschrijft *Paragraaf 3.6 Prognose 2025 en 2030* welke groei van reguliere laadnetwerk verwacht kan worden.

Tabel 2: Rol van de gemeente.

Rol	Toelichting
Geen	<ul style="list-style-type: none">• Geen rol voor de gemeente. Behoort niet tot taken van de gemeente of besluit dit aan de markt te laten.
Informereren	<ul style="list-style-type: none">• Actief of passief (op verzoek) het verstrekken van een informatiepakket. Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruikgemaakt van informatie aangereikt door MRA-E.
Coördineren	<ul style="list-style-type: none">• Bij elkaar brengen van vraag- (diverse modaliteiten) en aanbod.• Inzicht bieden in de verwachte groei (prognose) en het aanwijzen van potentiële locaties o.b.v. de vastgestelde locatiekaart.
Realiseren en/of reguleren	<ul style="list-style-type: none">• Opzetten of aansluiten bij regionale aanbestedingen.• Vergunningverlening voor realisatie van laadinfrastructuur.

In *Bijlage V: Trends & ontwikkelingen* wordt de ontwikkeling van elektrische rijden verder toegelicht.

3.1 Personenvervoer

"De gemeente plaatst alleen voor personenvervoer, waar het gaat om de laadbehoefte van bewoners en werknemers, laadpalen in openbare ruimte (kader 7 en 8). Bezoekers kunnen gebruik maken van deze laadpunten."

Eind 2022 waren respectievelijk 3.7% en 5.8% van de personenauto's die geregistreerd zijn in Heemskerk en Nederland volledig of gedeeltelijk elektrisch⁹. In 2022 was 23.6% van de nieuw verkochte personenauto's in Nederland volledig elektrisch.¹⁰ In 2030 moet dat 100% zijn op grond van het Klimaatakkoord. Deze transitie gaat gepaard met een grote vraag naar (publieke) laadinfrastructuur. Daarom faciliteert de gemeente de aankomende jaren vanuit de MRA-E concessie de realisatie van laadinfrastructuur. MRA-E verwacht dat ca. 6% van de parkeervakken in 2030 uitgerust zijn met een laadpunt. Brandstofauto's worden vervangen door elektrische voertuigen, waardoor de parkeerdruk niet toeneemt. Dat er sprake is van een hoge parkeerdruk is op zichzelf geen grond om van het plaatsen van een laadpaal af te zien. Elektrische auto's moeten immers kunnen opladen.¹¹ Laadinfrastructuur voor personenauto's worden vaak opgedeeld in twee categorieën: regulier laden en snelladen. Om de impact op het elektriciteitsnet beperkt te houden, focust de gemeente op de uitrol van regulier laden en ziet zij snelladen als een 'vangnet'. De gemeente volgt

⁹ Klimaatmonitor. Link: <https://klimaatmonitor.databank.nl/>

¹⁰ <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers-elektrisch-vervoer>

¹¹ Uitspraak van de Raad van State.

hierbij de regio in haar aanpak snelladen (bijv. de MRA-E aanbesteding snelladen). In *Bijlage IV: Kernmerken laadinfrastructuur* wordt dit verder toegelicht.

Voor de overige doelgroepen - fietsen, stadslogistiek en zwaarder vrachtvervoer, doelgroepenvervoer en taxi's, en OV-busvervoer - plaatst de gemeente niet actief laadinfrastructuur. Onderstaand in Paragrafen 3.2 *Fietsen* t/m 3.5 *OV-busvervoer* beschrijven we de belangrijkste trends & ontwikkelingen over elektrificatie van deze doelgroepen. Tevens geven we argumentatie waarom de gemeente Heemskerk de realisatie van laadinfrastructuur van deze doelgroepen op dit moment aan de markt over laat.

3.2 Fietsen

"Gemeente laat de realisatie van laadpunten voor elektrische fietsen over aan marktwerking (kader 12)."

Het aantal elektrische fietsen in Nederland groeit. In 2022 was 57% van de 855.000 nieuw verkochte fietsen elektrisch.¹² Fietsaccu's worden via een normaal geaard stopcontact opgeladen. Hierdoor is het laden van elektrische fietsen eenvoudiger te organiseren dan het laden van elektrische auto's. Er is geen speciale infrastructuur of netverzwaring voor elektrische fietsen nodig. Wel is het uiteraard zaak om op populaire fietsbestemmingen voldoende voorzieningen hiervoor aan te bieden. De markt kan de realisatie van voldoende laadpunten voor elektrische fietsen zelfstandig oppakken. De gemeente zal horecaondernemers, verenigingen en maatschappelijke organisaties vragen om hun bezoekers een mogelijkheid te bieden om de fietsaccu te kunnen opladen.

3.3 Stadslogistiek en zwaarder vrachtvervoer

Stadslogistiek gaat over het goederenvervoer in de stad, zoals de bevoorrading van winkels en horeca, kantoren en instellingen, en bouwlogistiek. Hiervoor worden verschillende type voertuigen gebruikt die gebruikmaken van verschillende type laadinfrastructuur. Bestelvoertuigen maken gebruik van dezelfde typen laadinfrastructuur als personenauto's. Bakwagens laden in het algemeen met hogere vermogens dan bestelvoertuigen en maken gebruik van speciale laadinfrastructuur die daarvoor geschikt is. Ook wordt voor stadslogistiek in sommige gevallen gebruikgemaakt van zwaardere vrachtwagens. Momenteel zijn er nog weinig tot geen elektrische vrachtwagens op de markt die aantrekkelijk genoeg zijn voor logistieke bedrijven om de switch te maken naar elektrisch vrachtwagens. Maar elektrische vrachtwagens zijn wel volop in ontwikkeling. Naar verwachting zal tussen 2025 en 2030 voor het eerst een significant aantal elektrische vrachtwagens op de weg te vinden zijn. Door de grote batterijpakketten die vrachtwagens nodig hebben, zijn er ook laders met hoge vermogens nodig om deze binnen acceptabele tijd op te laden. Huidig onderzoek en ontwikkeling richten zich, net als bij bussen, op laders van 300-1000 kW. Deze laders worden met name privaat ingericht en zo nu en dan zal een vrachtwagen langs de snelweg bijladen.

De gemeente Heemskerk wil dat elektrisch laden van voertuigen voor stadslogistiek in beginsel plaatsvindt op eigen terrein van de betreffende bedrijven. De gemeente voorziet daarom niet in openbare laadpunten voor stadslogistiek en zwaarder vrachtvervoer. Indien laden niet mogelijk is op privaat terrein, kan onderzocht worden of plaatsing in de openbare ruimte mogelijk is op de bedrijventerreinen. De gemeente vervult op verzoek van ondernemers die gevestigd zijn op de

¹² Bron: <https://www.bovag.nl/nieuws/aandeel-e-bikes-in-fietsverkoop-blijft-stijgen-in#:~:text=De%20opmars%20van%20de%20e,te%20schrijven%20aan%20e%2Dbikes.>

bedrijventerreinen een informerende rol. De gemeente maakt gebruik van informatie van de MRA-E¹³.

3.4 Doelgroepenvervoer en taxi's

Doelgroepenvervoer en taxi's ondergaan dezelfde transitie als personenvervoer en maken gebruik van dezelfde typen laadinfrastructuur als personenauto's. Voor doelgroepenvervoer ligt de nadruk van het laden meestal op privaat laden en is de rol van de gemeente zeer beperkt. De gemeente vervult een coördinerende rol, omdat zij samen met regiogemeenten verantwoordelijk is voor het (zero emissie) aanbesteden van het doelgroepenvervoer. Dit type vervoer krijgt in beginsel geen specifieke laadlocaties toegewezen.

Voor taxi's is het een combinatie van privaat laden en, indien nodig, overdag bijladen bij een snellader op bijvoorbeeld een taxistandplaats. De gemeente Heemskerk wil dat elektrisch laden van dit type voertuigen in beginsel plaatsvindt op eigen terrein van de betreffende bedrijven. De gemeente Heemskerk voorziet daarom niet in openbare laadpunten. Indien laden niet mogelijk is op privaat terrein, kan onderzocht worden of plaatsing in de openbare ruimte mogelijk is, op de bedrijventerreinen.

3.5 OV-busvervoer

Vanaf 2025 moeten in Nederland alle nieuw aangeschafte bussen OV-elektrisch zijn. OV-bussen laden ook op hogere vermogens dan personenauto's en maken hiervoor, net als vrachtvoertuigen, gebruik van specifieke laadinfrastructuur die daarvoor geschikt is. OV-bussen kunnen op depots laden (met stekker 50 kW tot 120kW) of tussendoor met een pantograaf lader op begin- en eindhaltes waar de bus vaak stilstaat (300kW tot 1000kW). De gemeente Heemskerk wil dat elektrisch laden van dit type voertuigen in beginsel plaatsvindt op eigen terrein van de betreffende bedrijven. Tevens is de provincie verantwoordelijk voor het (zero emissie) aanbesteden van het OV. De gemeente Heemskerk voorziet daarom niet in openbare laadpunten voor het OV.

3.6 Prognose 2025 en 2030

Gemeentebreed

Tabel 3 geeft inzicht in de huidige situatie en een prognose voor 2025 en 2030 van het (semi)publieke laadnetwerk en het aantal elektrische personenauto's in Heemskerk. De locaties van de laadpunten en de spreiding van de prognose zijn in *Bijlage V: Trends & ontwikkelingen* te vinden.

Tabel 3: Aantallen laadpunten in de gemeente Heemskerk (bron: EVMaps aug 2023 einde van de maand; www.evmaps.nl/heemskerk).

Type laadpunt	Publiek	Semipubliek	Privaat
Regulier	21 ⁴	4 ⁷	Onbekend
Snel	6 ¹⁴	2 ¹⁵	Onbekend

¹³ MRA-E heeft een Plan van aanpak elektrificatie mobiliteit op bedrijventerreinen opgesteld en werkt in 2023 toe naar een informatiepakket voor gemeenten.

¹⁴ Deze snellaadpunten staan aan weerszijden van de Rijkssnelweg A9. Drie van de zes snellaadpunten kunnen tegelijkertijd worden gebruikt door EV-rijders.

¹⁵ Dit een semi-publieke snellader langs de Rijksweg bij restaurant Heemskerk de Patatoloog.

Prognose EVMaps	2025 ¹⁶	2030
Aantal elektrische auto's	2749	8049
Aantal (semi)publieke laadpunten	291	889

Per deelgebied

Ieder deelgebied heeft een andere verwachte behoefte voor laadinfrastructuur. Deze zijn meegenomen in de prognosekaarten (zie *Bijlage V: Trends & ontwikkelingen*). Tabel 4 bevat een kort overzicht van de verschillen per deelgebied met betrekking tot het toekomstig laadnetwerk. Deze tabel laat zien dat in het woongebied de grootste laadbehoefte van bewoners afkomstig is. In het centrumgebied, op bedrijventerreinen en in het buitengebied wordt de laadbehoefte grotendeels bepaald door de laadvraag van bezoekers.

Tabel 4: Prognose aantallen elektrische voertuigen onderverdeelt naar deelgebied en gebruikersgroepen (prognose EVMaps; www.evmaps.nl/heemskerk).

	Woongebied		Centrumgebied		Bedrijventerreinen		Buitengebied	
	2025	2030	2025	2030	2025	2030	2025	2030
Aantal elektrische personenauto's	2075	6134	281	819	351	978	42	118
Bewoners (%)	62%	64%	37%	40%	8%	9%	25%	27%
Bezoekers (%)	34%	32%	56%	53%	80%	80%	72%	70%
Forenzen (%)	4%	4%	8%	7%	12%	12%	2%	3%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Aansluitplicht netbeheerder

De vastgestelde locatiokaart delen we met de netbeheerder. Zo beschikt zij over het inzicht waar netverzwaring noodzakelijk is. Niettemin vindt verzwaring van het elektriciteitsnet op een hoger niveau (lees: regionaal) plaats en wordt gebruikgemaakt van regionale prognoses voor laadinfrastructuur¹⁷. Vanuit wetgeving geldt voor de netbeheerder een aansluitplicht. Dit betekent dat te allen tijde een laadpaal geplaatst moet worden, mits dit technisch mogelijk is¹⁸. Ondanks deze aansluitplicht kan dit wel betekenen dat de doorlooptijd van plaatsing en/of stroomlevering toeneemt. Na verzoek van een EV-rijder wordt een reguliere laadpaal binnen gemiddeld 3 tot 4 maanden geplaatst. Wanneer een netverzwaring noodzakelijk is, kan dit oplopen van 6 maanden tot 2-3 jaar. Indien de netverzwaring langer dan 6 maanden duurt, dan treedt de gemeente in overleg met de netbeheerder en MRA-E om een alternatieve locatie te zoeken. Deze alternatieve locatie, waar wel voldoende netcapaciteit, kan mogelijk de realisatie versnellen. Voor snelladers moet men rekenen op deze doorlooptijden. De realisatietermijn is afhankelijk van het type netverzwaring dat nodig is.

¹⁶ T/m eind 2025. Dit geldt ook voor het jaartal 2030.

¹⁷ Regionale prognoses regulier- en snelladen (personenauto's, veelrijders en logistiek) opgesteld voor West-Nederland (provincie Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht, Flevoland, Zuid-Holland). Bron: Over Morgen, Districon en Gijs van der Poel, februari 2022. Deze prognoses zijn ingeladen in [Maps](#).

¹⁸ De laadlocaties in de laadkaart zijn technisch getoetst door Total Energies.

4. Laadopgave voor de periode 2023-2030

Het adviesbureau EV-consult heeft een prognose opgesteld voor het benodigde aantal reguliere laadpalen in Heemskerk voor de jaren 2025 en 2030 (zie *Paragraaf 3.6 Prognose 2025 en 2030*). Dit is de opgave waar de gemeente Heemskerk voor aan de lat staat de aankomende jaren. De trends en ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer bieden de gemeente Heemskerk kansen om duurzame mobiliteit te stimuleren. Anderzijds kunnen deze ontwikkelingen zorgen voor bedreigingen. Door de kansen en bedreigingen op gemeentelijk niveau expliciet te maken, geeft dit de gemeente houvast om (bij) te sturen waar nodig. Dit hoofdstuk beschrijft de kansen en risico's op gemeentelijk niveau die relevant zijn voor alle deelgebieden. Niet-gemeentebrede kansen en risico's staan bij het specifieke deelgebied beschreven. Het gemeentelijke laadbeleid (*Hoofdstuk 5 Het laadbeleid van de gemeente*) volgt uit deze kansen en bedreigingen.

4.1 Gemeentebreed

Kansen

- Profileren als een gemeente met een gezonde en veilige leefomgeving door duurzame mobiliteit te stimuleren.
- Als gemeente invloed hebben op de verduurzaming van de mobiliteit, doordat het grootste deel van de personenvoertuigen parkeert (80%) in de openbare ruimte.
- Direct voorzieningen treffen voor de realisatie van laadpalen bij herinrichting van de openbare ruimte. Dit zorgt ervoor dat niet meermaals de grond open hoeft.

Risico's

- Dekking van het huidige publieke laadnetwerk is niet toereikend. Binnen een loopafstand van zoom er is nog niet altijd een laadpaal te vinden.
- In 2030 zijn 3-4 x zoveel laadpunten nodig t.o.v. van het aantal laadpunten dat in augustus 2023 is gerealiseerd (*prognose (semi) publiek laden voor personenauto's*). Dit heeft grote gevolgen voor de openbare ruimte. Laadinfrastructuur moet passen binnen het straatbeeld (stedenbouwkundig/verkeersveilig) van de bestaande bouw en fysieke leefomgeving.
- Er kan spanning ontstaan tussen de hoeveelheid parkeergelegenheid voor elektrische voertuigen en niet-elektrische voertuigen. Bewoners kunnen de beleving hebben dat elektrisch laden de parkeerdruk verhoogt.
- Beperkte netcapaciteit om verduurzaming (o.a. laadinfrastructuur, zonnepanelen, elektrische verwarming) in de gemeente mogelijk te maken.
- Geen financiële middelen om op strategische locaties laadpalen te realiseren en de kosten voor elektrisch laden in de openbare ruimte zijn markt-gereguleerd.
- Toenemend aantal elektrische voertuigen. Het aantal laadpalen dient mee te groeien met de bezetting. Elektrische rijders ervaren 'laadpaalkleven' op dit moment nog niet als probleem¹⁹.

4.2 Woongebied

Kansen

- Het grootste deel van de woningbouwopgave komt in dit deelgebied terecht. Dit biedt kansen om nieuwbouw van woningen toekomstbesteding in te richten. Dit kan door bij oplevering

¹⁹ Laadpaalkleven betekent dat een elektrische auto niet meer oplaadt, maar wel aangekoppeld is aan het laadpunt. Andere elektrische auto's kunnen daarom niet gebruik maken dit laadpunt. MRA-E en de HvA hebben in 2020 een onderzoek uitgevoerd naar laadpaalkleven. Conclusie: E-rijders ervaren op dit moment nog geen probleem van laadpaalkleven.

van nieuwbouwjken (woningen en appartementen) direct laadpalen te plaatsen en voorbereiding voor uitbreiding te treffen. Dit geldt zowel voor publiek als privaat parkeren.

Risico's

- In de stedelijke woonmilieus met (bestaande) hoogbouw kan de besluitvorming in VVE's voor wel of niet plaatsen van laadpalen vertragend werken.
- Het parkeren en laden van auto's van gehandicapten kan leiden tot aanleg van extra parkeervoorzieningen. Wanneer gehandicapten een elektrische auto hebben, moet duidelijk zijn of zij in aanmerking komen voor een laadpaal. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats en een algemene gehandicaptenparkeerplaats. (zie *Paragraaf 5.1 Gemeentebreed*)
- Elektrische auto's die op een openbare parkeerplek geparkeerd staan, worden soms opgeladen vanuit een private netaansluiting. Dit wordt een Verlengd Privaat Aansluitpunt (VPA) genoemd. In onderhavig programma is beleid opgenomen of dit is toegestaan (zie *Paragraaf 5.2 Woongebied*).

4.3 Centrumgebied

Kansen

- Het sturen van parkeren aan de rand van het centrum door op parkeerpleinen aan de rand van de stad laadinfrastructuur te realiseren. Dit draagt bij verlagings van de druk op openbare ruimte en vergroot de aantrekkelijkheid van het centrum voor bezoekers (o.a. winkelend publiek).
- In het centrum wil de gemeente nieuwe betaalbare appartementen voor ouderen en jongeren. Dit biedt kansen deze appartementen toekomstbestendig in te richten.

Risico's

- De relatief hoge druk op de openbare ruimte leidt ertoe dat het moeilijk is om geschikte locaties voor laadpalen te bepalen.
- Het parkeren en laden van auto's van gehandicapten kan leiden tot aanleg extra parkeervoorzieningen. Zie voor meer toelichting het deelgebied *Paragraaf 4.2 Woongebied*.

4.4 Bedrijventerreinen

Kansen

- Het aanleggen van laadinfrastructuur die gebruikt kan worden door verschillende partijen die gevestigd zijn op de bedrijventerreinen. Dit geeft ook de mogelijkheid om een (technische) koppeling te maken met collectieve opwek van duurzame energie.
- Aantrekkelijke plek voor forenzen om te werken en voor bedrijven om zich te vestigen, omdat zij hier elektrisch kunnen laden.

Risico's

- Er is niet altijd publieke parkeergelegenheid op grond van de gemeente. Elektrisch laden zal (gedeeltelijk) moeten worden ingevuld door private/semi-publieke parkeergelegenheid. Dit betekent dat de gemeente afhankelijk is van externe partijen.
- De beperkte netcapaciteit is gemeentebreed een aandachtspunt, maar in het bijzonder op de bedrijventerreinen. Op bedrijventerreinen laden, lossen of parkeren vrachtwagens. Bij elektrificatie laden deze voertuigen met hoge vermogens (50 – 800 kW per laadpunt).

4.5 Buitengebied

Kansen

- Versterken van de recreatieve waarde van dit gebied door bezoekers de mogelijkheid te geven hun elektrische voertuig te laden terwijl zij recreëren.
- Verduurzaming van transport van- en naar de tuinbouwbedrijven.

Risico's

- Er is veelal geen publieke parkeergelegenheid op grond van de gemeente. Uitbreiding van publiek parkeren en laden wordt niet verwacht, omdat de gemeente inzet op het vergroten van de biodiversiteit en niet op stedelijke ontwikkeling. De gemeente is daarom afhankelijk van semi-publieke laadpalen die moeten worden geplaatst op private grond door externe partijen. Wanneer organisaties als PWN met de gemeente Heemskerk contact opnemen, vervult de gemeente Heemskerk een informerende rol.
- Aan weerszijden van de A9 zijn op grondgebied van Rijkswaterstaat twee van de acht bestaande tanklocaties in de gemeente Heemskerk gevestigd. Hier zijn ook al zes snellaadpunten gerealiseerd. Voor 2030 zijn er naar verwachting acht snellaadpunten nodig om aan de snellaadvraag van bewoners te voldoen. Hierbij merken we op dat inwoners van Heemskerk een behoorlijke afstand moeten afleggen om te laden bij deze snelladers langs de A9. Bij inpassing van de verbinding A8/A9, moeten deze twee behouden blijven²⁰. De provincie pakt hier een coördinerende rol op.

²⁰ Dit zijn snelladers langs de Rijksweg. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het laten realiseren van snelladers langs te Rijkswegen. Verplaatsen van de snelladers is een optie zodat er een snellaadaanbod blijft.

5. Het laadbeleid van de gemeente

Dit hoofdstuk omschrijft het laadbeleid van de gemeente, bestaande uit publiek, semi-publiek en privaat laden. Ook beschrijft het zowel regulier laden (t/m 22 kW) als snelladen (>22 kW). In eerste instantie wordt besproken wat het gemeentebrede beleid is. Vervolgens wordt per deelgebied aanvullend beleid besproken.

Zoals beschreven in Hoofdstuk 3, vervult de gemeente vanuit de MRA-E concessie een actieve rol t.b.v. realisatie van laadinfrastructuur voor personenvoertuigen. Andere modaliteiten zoals taxi's, doelgroepenvervoer en stadslogistiek maken gebruik van deze laadinfrastructuur omdat zij van dezelfde laadstandaard²¹ gebruikmaken. De gemeente vervult voor deze modaliteiten alleen op verzoek van ondernemers of betrokken organisaties een informerende rol. Hierbij maakt de gemeente gebruik van de informatie die MRA-E beschikbaar heeft gesteld. Deze informatie, inclusief updates, is eenvoudig op te vragen bij MRA-E omdat er nauw contact is met de regioadviseur Noord-Holland van MRA-E.

5.1 Gemeentebreed

Publiek laden

MRA-E concessie

"Heemskerk zet de regionale samenwerking onder regie van MRA-E voort (kader 3)."

De gemeente blijft aangesloten bij de concessie van de MRA-E. Hierdoor profiteert de gemeente van schaalvoordelen, regionale uniformiteit en samenwerking, ontzorging (van een aanbesteding) en assistentie vanuit de MRA-E.

Uitbreidingscriteria

- *Drie typen uitbreiding reguliere laadpalen.*
Binnen de concessie van de MRA-E kunnen reguliere laadpalen vraaggestuurd, datagestuurd en strategisch worden geplaatst. De gemeente plaatst alleen vraaggestuurde laadpalen (85-100%) en datagestuurde laadpalen (0-15%). Hiervoor is geen gemeentelijke bijdrage nodig. Voor plaatsing van strategische laadpalen is een gemeentelijke bijdrage van 1000 €/laadpaal nodig (prijspeil 2022; zie *Bijlage VI: Overzicht plaatsingsbeleid publieke reguliere laadinfrastructuur*). De gemeente Heemskerk plaatst t/m 2025 geen strategische laadpalen.
- *Het aantal laadpalen dient mee te groeien met de bezetting.*
Dit gebeurt door extra laadpalen datagestuurd te plaatsen wanneer de bezettingsgraad (% aantal uren een EV-rijder aangekoppeld) en de afzet (kWh) te hoog is. Dit is onderdeel van de MRA-E concessie (zie *Bijlage VI: Overzicht plaatsingsbeleid publieke reguliere laadinfrastructuur*).
Bij bijplaatsing van laadpalen zal in eerste instantie een locatie gekozen worden op de vastgestelde locatiokaart. Indien een dergelijke locatie niet aanwezig is binnen 200 meter van de overbezette locatie, zal de gemeente in overleg met de exploitant een nieuwe locatie aanwijzen. Voor deze nieuwe locatie zal dan een separaat Verkeersbesluit genomen worden.

"De gemeente gaat laadpaalkleven pas handhaven op het moment dat het gaat leiden tot overlast (kader 18)."

Laadpaalkleven betekent dat een elektrische auto niet meer oplaadt, maar wel aangekoppeld is aan het laadpunt. Andere elektrische auto's kunnen dan geen gebruik maken van dit laadpunt.

²¹ Stekkertype: Type 2 – mode 3 (1,4 – 22 kW).

MRA-E heeft in 2020 een onderzoek uitgevoerd naar laadpaalkleven. Conclusie: EV-rijders ervaren op dit moment nog geen probleem van laadpaalkleven. In samenwerking met MRA-E blijft Heemskerk laadpaalkleven nauwlettend in de gaten houden. Als de overlast groter wordt, zal de gemeente samen met MRA-E maatregelen gaan onderzoeken.

- *Bezoekers en andere gebruiksgroepen worden niet actief gefaciliteerd.*

"De gemeente plaatst alleen voor personenvervoer laadpalen in openbare ruimte (kader 7)." De gemeente plaatst alleen voor bewoners en werknemers laadpalen (kader 8).

Bezoekers en andere gebruikersgroepen kunnen gebruikmaken van de geplaatste laadpalen voor bewoners en forenzen. De gemeente plaatst dus geen aparte laadvoorzieningen in de publieke ruimte voor stadslogistiek en zwaarder vrachtvervoer. Voor het laden van dit type voertuigen zijn laadpalen met hoge vermogens nodig. Deze voertuigen zullen naar verwachting ook veel op eigen terrein laden. Echter kan stadslogistiek, taxi- en doelgroepenvervoer gebruik maken van dezelfde type laadinfrastructuur als personenauto's.

Wanneer de bezettingsgraad van een bestaande laadpaal hoog is door medegebruik van bezoekers of andere gebruikers, dan zal het laadnetwerk wel worden uitgebreid. De gemeente heeft dan twee opties: kiezen voor een nieuwe locatie van de laadkaart of een laadpaal naast de goed gebruikte laadpaal neerzetten en hiervoor een separaat verkeersbesluit nemen. Per situatie besluit de gemeente welke optie wordt gekozen. Deze laadpalen kunnen kostenloos (MRA-E overeenkomst) worden gerealiseerd.

- *Specifieke doelgroepen.*

"De gemeente plaatst in beginsel geen laadpalen voor specifieke doelgroepen (kader 16)."

Publieke laadpalen worden in principe niet voor bepaalde doelgroepen gereserveerd. Onder de huidige contracten met MRA-E is toewijzing aan doelgroepen niet toegestaan.

Uit oogpunt van het maatschappelijk belang kan het college in bijzondere gevallen toch medewerking verlenen, mits de kosten niet bij de gemeente komen te liggen.

Algemene gehandicaptenparkeerplekken (GPP) en gehandicaptenparkeerplekken op kenteken (GPPK) kunnen geen eigen laadpaal krijgen, aangezien deze laadpalen alleen voor gehandicapten EV-rijders toegankelijk zijn. Gehandicapten die geen elektrisch voertuig bezitten mogen juist hier weer niet parkeren. Deze gereserveerde laadplekken zouden daardoor veel leegstand krijgen. Het risico ontstaat dan dat andere voertuigen op de parkeerplek van de gehandicapte gaat parkeren en/of laden. Wel houdt de gemeente voldoende rekening in-/uitstapmogelijkheid voor gehandicapten bij laadplekken waar veel bezoekers komen, zoals in het centrum. Bij GPPK is onder de genoemde voorwaarden, zoals opgenomen in *Bijlage VI.iv Verlengd Privaat Aansluitpunt (VPA)*, een Verlengd Privaat Aansluitpunt (VPA) toegestaan.

Plaatsing van laadpalen

- *Ladder van laden.*

"De gemeente volgt bij de uitrol van laadinfrastructuur de Ladder van Laden (kader 5). Laden op eigen erf is onder voorwaarde akkoord (kader 6)."

De gemeente volgt de ladder van laden. Dit betekent dat EV-rijders primair parkeren en laden op eigen terrein (werk en privé). Daarna ligt de nadruk op semipublieke laadvoorzieningen. Indien

EV-rijders geen gebruik kunnen maken van private of semipublieke laadpunten, dienen publieke laadvoorzieningen te voorzien in de laadbehoefte. Het laden op eigen terrein wordt mogelijk geacht als het eigen terrein voorzien is van een oprit. Het verplicht aanpassen van de tuin om een laadplek te realiseren wordt niet geëist. Het laden in de voortuin voor de hoofdvoorgevel is overeenkomstig het parkeerbeleid en/of bestemmingsplan niet toegestaan. Aanvragen vanuit EV-rijders voor publieke laadinfrastructuur worden gehonoreerd als er, conform de richtlijnen vanuit de concessie van de MRA-E, aangetoonde noodzaak is voor een publieke laadpaal (zie *Bijlage VI: Overzicht plaatsingsbeleid publieke reguliere laadinfrastructuur*)

- *Maximale loopafstand naar laadpunt.*

Bewoners die aangewezen zijn op publiek laden, kunnen hun auto in beginsel laden op een acceptabele loopafstand van 200 meter van hun woning. Forenzen die aangewezen zijn op publiek parkeren kunnen hun auto in beginsel laden op een acceptabele loopafstand van 200 meter van de werklocatie. Dit wijkt af van de acceptabele loopafstanden vanuit het parkeerbeleid, zoals omschreven in het *Parkeerbeleidsplan Heemskerk 2017*. Hierbij wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen parkeren en laden. Deze 200 meter-bepaling geldt niet voor het centrum (i.v.m. stedenbouwkundige uitstraling winkelstraten) en het buitengebied (i.v.m. de ruimtelijke impact en te verwachten bezettingsgraad).

- *Stedenbouwkundige inpassing laadinfrastructuur.*

Laadinfrastructuur moet passen binnen het straatbeeld (stedenbouwkundig/verkeersveilig) van de bestaande bouw en fysieke leefomgeving. De laadlocaties op de vastgesteld locatiekaart moeten voldoen aan deze criteria. Voor later aan te wijzen locaties is hierop eveneens zorgvuldige toetsing nodig. In het centrum zullen laadpalen zoveel mogelijk op parkeerterreinen aan de rand van het centrum worden gerealiseerd²². Het benodigd aantal publieke reguliere laadpalen in 2025 is op de nu opgestelde laadkaart stedenbouwkundig goed in te passen. De plaatsingscriteria borgen dat een laadpaal veilig wordt geplaatst en onderhouden kan worden. Niettemin laat de prognose van 2030 zien dat er 3x zoveel laadpunten nodig zijn. Wanneer dit Programma Laadinfrastructuur Heemskerk in 2025 wordt geëvalueerd, is de stedenbouwkundige inpassing een aandachtspunt (zie *Hoofdstuk 7*).

- *Plaatsingscriteria.*

De gemeente volgt de plaatsingscriteria van de MRA-E voor de realisatie van publieke laadpalen (zie *Bijlage VI: Overzicht plaatsingsbeleid publieke reguliere laadinfrastructuur*).

- *Inrichting laadlocatie.*

“De gemeente zet niet actief in op realisatie van laadpleinen (kader 14).”

- Een laadpaal heeft twee laadpunten. De gemeente kent in eerste instantie bij een laadpaal één laadplek toe. Dit wordt duidelijk gemaakt door het laadbord te voorzien van een onderbord met pijl. Dit betekent dat iedereen in het andere vak mag parkeren, maar ook elektrisch mag laden. Pas als de laadbehoefte groter wordt, wordt de tweede laadplek toegekend. In woonwijken met hoge parkeerdruk zal de gemeente onderzoeken of

²² Indien bekend worden gemeentelijke parkeerterreinen met lage parkeerbezetting toegevoegd als potentiële locatie voor het plaatsen van een laadpaal.

venstertijden mogelijk zijn voor elektrisch laden. Venstertijden zijn onder de huidige contracten met MRA-E niet toegestaan. Een venstertijd betekent dat indien de laadplek bijvoorbeeld 's avonds na 21:30 uur niet bezet is, dat ieder hier mag parkeren tot de volgende ochtend 8:30 uur.

- In het rapport *Participatie Laadprogramma Heemskerk (juli 2022)* komt naar voren dat de EV-rijder in Heemskerk liever een fijnverdeeld netwerk van laadpalen heeft, dan clustering op laadpleinen. Tot en met 2025 wordt daarom het laadnetwerk alleen uitgebreid met laadpalen. Vanaf 2026 kijkt de gemeente of laadpleinen al dan niet geïntroduceerd worden.
- Er is geen reden om te veronderstellen dat laadvakken voor reguliere laadpalen (t/m 22 kW) breder zouden moeten zijn dan reguliere parkeerplekken. Wel wordt rekening gehouden met voldoende in-/uitstapmogelijkheid voor gehandicapten bij laadplekken waar veel bezoekers worden verwacht, zoals in het centrum. Ook wordt er bij het inrichtingsplan van een snellaadlocatie rekening gehouden met bredere parkeervakken en de mogelijkheid om vooruit het parkeervak in- en uit te kunnen rijden.
- Het plaatsen van laadpalen in het groen wordt zoveel mogelijk vermeden. Daar waar toch plaatsing in het groen plaatsvindt, wordt het aantal verloren m² groen, mits groter dan 1m², door de gemeente gecompenseerd nabij de te plaatsen laadpaal.

Laadkaart dient als basis voor uitbreiding laadnetwerk

"Het college maakt een laadkaart tot het jaar 2026 om regie te voeren op potentiële laadlocaties. Het college stelt de locatielkaart vast na het volgen van een participatieronde (kader 9)."

"De gemeente zal het plaatsingsproces versnellen door het nemen van verzamelverkeersbesluit op de laadkaart tot 2026. Plaatsing van een laadpaal op een potentiële laadlocatie vindt pas plaats na het ontvangen van een aanvraag hiertoe (aanbod volgt vraag, kader 10)."

"Het college stelt in 2026 een nieuwe locatielkaart vast voor periode tot het jaar 2030 (kader 11)."

"Een aanvraag voor een enkele laadpaal (niet-staande op de laadkaart) blijft mogelijk (kader 17)."

Als onderdeel van dit Programma laadinfrastructuur Heemskerk is een laadkaart²³ opgesteld. Op basis van het aantal verwachte elektrische personenvoertuigen (prognose t/m Q4 2025) en de MRA-E plaatsingscriteria voor publieke reguliere laadpalen (Bijlage VI.ii *Plaatsingscriteria*) zijn toekomstige laadlocaties ingetekend. Hierbij wordt door de opstellers van de laadkaart rekening gehouden met locaties die liggen binnen 200 meter van de gemeentegrens tussen Beverwijk en Heemskerk. Deze laadkaart zorgt voor een dekkend laadnetwerk. Concreet betekent dit dat er in ieder geval in woongebied op iedere 200 meter loopafstand een laadpaal is ingetekend. In de MRA-E-regio hanteren momenteel al meer dan 35 gemeenten een dergelijke laadkaart.

In de periode van 2026 t/m 2030 wordt dit laadnetwerk dichter, zodat de loopafstand nog verder afneemt. Vanaf 2025 neemt naar verwachting ook het aanbod van snellaadpunten toe, waardoor de druk op publieke reguliere laadinfrastructuur afneemt.

Om grip te hebben op de locaties van de laadpalen doet de gemeente een locatievoorstel op basis van de vastgestelde locatielkaart in het MRA-E portaal. De gemeente zet deze vervolgens door naar de MRA-E en de concessiehouder. De laadkaart wordt gebruikt voor:

²³ www.evmaps.nl/heemskerk

- *Participatie.*
Vanuit de laadkaart kunnen bewoners eenvoudig het geplande laadnetwerk inzien, commentaar geven op geplande laadlocaties en krijgen ze informatie over waar ze met betrekking op bezwaarschriften precies recht op hebben. De gemeente doorloopt in Q4 2023 het participatietraject. Wanneer het participatietraject is doorlopen, spreken we van een locatiekaart (zie *Begrippenlijst*).
- *Verzamelverkeersbesluit.*
Na een participatieronde neemt de gemeente een concept-verkeersbesluit voor de dan nog aanwezige voorgestelde laadlocaties op de laadkaart. Hierop kan een ieder voor een laadpaal op een bepaalde locatie een zienswijze indienen. Vervolgens neemt de gemeente een definitief verkeersbesluit. Het definitieve verkeersbesluit kent een bezwaarprocedure. Op de uiteindelijk vastgestelde locaties wordt niet eerder dan na aanvraag een laadpaal geplaatst. Ontvangt de gemeente vervolgens een aanvraag voor het plaatsen van een laadpaal, dan kijkt zij op de laadkaart welke locatie hiervoor geschikt is. Een apart verkeersbesluit is dan niet meer nodig; dit betekent een procesversnelling van minimaal 8 weken. Wanneer het participatietraject en verzamelverkeersbesluit is doorlopen, spreken we van een vastgestelde locatiekaart (zie *Begrippenlijst*).

De mogelijkheid blijft om een laadpaal te plaatsen met een separaat verkeersbesluit. Een separaat verkeersbesluit kan nodig zijn op locaties waar

- a) door bezwaren op het verzamelverkeersbesluit gaten zijn gevallen in het geplande laadnetwerk met potentiële laadlocaties (laadkaart), of
- b) de laadbehoefte hoger uitvalt dan verwacht (data-gestuurde laadpalen).

De groei van elektrisch rijden zet de aankomende jaren door. Het college zal daarom in 2026 een nieuwe locatiekaart gaan vaststellen om in de laadbehoefte tot 2030 te kunnen voorzien.

Alternatieven voor losse laadpalen

De infrastructuur van de lantaarnpalen in Heemskerk biedt momenteel niet de mogelijkheid om elektrisch te kunnen laden. Doordat Heemskerk overgaat op een eigen net voor lantaarnpalen, lijkt de combinatie straatverlichting en elektrisch laden uitgesloten. De gemeente onderzoekt de combinatie zonnecollectoren en laadpalen bij het updaten van dit programma Laadinfrastructuur in 2025.

MRA-E leidend voor laden bij nieuwbouwprojecten

"De gemeente stelt bij nieuwbouwprojecten waar mogelijk eisen aan het realiseren van laadinfrastructuur (kader 15)."

Bij woningbouwprojecten van meer dan 30 woningen zal de gemeente/ontwikkelaar direct laadpalen plaatsen. Vanuit de samenwerking met MRA-E worden deze laadpalen als data-gestuurd aangemerkt. De gemeente en de ontwikkelaar hebben hieraan geen kosten. In *Bijlage VI: Overzicht plaatsingsbeleid publieke reguliere laadinfrastructuur* staat opgenomen dat in ieder geval aan 2.5% van de parkeervakken bij oplevering voorzien zijn van een laadpunt (jaargang 2023). Dit wordt elk jaar na 2023 verhoogd met 0,5 procent. MRA-E en Total Energies hebben de afspraak gemaakt dat deze laadpalen kosteloos worden gerealiseerd.

Semipubliek en privaat laden

- *Regulerende rol voor gemeente.*

Voor semi-publieke en private laadpunten pakt de gemeente geen actieve rol, maar wel een regulerende rol op. Ook stelt de gemeente geen subsidies beschikbaar²⁴.

- *Aanleggen laadinfrastructuur in privaat gebouwde omgeving.*

"De gemeente stelt bij nieuwbouwprojecten waar mogelijk eisen aan het realiseren van laadinfrastructuur (kader 15)."

Vanuit het Bouwbesluit (zie *Bijlage II: Europese wet- en regelgeving m.b.t. elektrisch vervoer*) bestaan er eisen voor de aanleg van laadpunten bij het aanleggen van meer dan 10 parkeerplekken. De ontwikkelaar heeft dan een verplichting om bij woningbouw op eigen terrein voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) aan te leggen. De gemeente stelt deze verplichting ook als de ontwikkelaar voor een project gebruik mag maken van parkeren in de openbare ruimte. De gemeente zal dan zelf deze leidinginfrastructuur gaan aanleggen bij het benodigd aantal openbare parkeerplekken. De gemeente berekent de aanlegkosten door aan de ontwikkelaar, als zij de aanleg binnen 1 jaar na oplevering van de ontwikkeling heeft gerealiseerd.

Snelladen

"Voor uitbreiding van snellaadpalen sluit de gemeente aan bij de regionale aanbesteding onder regie van MRA-E. Het college wijst hiervoor alleen locaties aan op Bedrijventerreinen, parkeerterreinen bij sport-, winkelcentra en recreatiegebieden, nabij tankstations en bij drukke verkeersaders. De gemeente zal bij het (opnieuw) uitgeven van vergunningen voor tankstations de voorwaarde opnemen hierbij twee of meerdere snellaadpunten (>150 kW) te realiseren (kader 19)."

- *Concessie MRA-E Snelladen.*

De concessie betreft de realisatie van snelladers op grond waar de gemeente Heemskerk zeggenschap over heeft. Snelladers met een minimaal 50kW en maximaal 350kW per snellaadpunt kunnen door één van de drie concessiehouders snelladen worden gerealiseerd. De ingangsdatum van de raamovereenkomst is medio november 2023. De gemeente heeft twee snellaadlocaties ingediend bij de MRA-E. Deze zijn ingetekend in EVMaps en het MRA-E portaal. Deze locaties zijn vervolgens opgenomen als bijlage bij de Aanbesteding Snelladen MRA-E. Na selectie van de exploitant zal de netaansluiting naar verwachting in Q1 2024 worden aangevraagd. De realisatie en ingebruikname van de snelladers is op dit moment nog onbekend, maar wordt zullen grotendeels bepaald of er vermogen (netcapaciteit) beschikbaar is.

- *Realisatie snelladers bij tankstations en bedrijventerreinen.*

Bestaande brandstofverkooppunten waar reeds wel of geen snellaadpunten zijn gerealiseerd en die mogelijk worden heruitgegeven, vallen buiten de scope van de concessie snelladen MRA-E. De gemeente Heemskerk dient hiervoor dus zelfstandig beleid op te stellen. Nieuwe vergunningen voor de tanklocaties worden alleen verleend wanneer een exploitant snelladers met een minimum vermogen van 150 kW DC en een tweetal snellaadpunten realiseert. Naast tankstations werkt de gemeente waar mogelijk mee aan verzoeken tot plaatsing snelladers op

²⁴ Op bedrijventerrein de Trompet zijn vanuit de MRA-E concessie laadpalen geplaatst op private grond. Normaliter worden publieke laadpalen alleen op gemeentegrond geplaatst. Dit bedrijventerrein vormt dus een uitzondering. Het plan van aanpak elektrificatie mobiliteit op bedrijventerreinen van de MRA-E geeft hier invulling aan.

bedrijventerreinen. De realisatie van snelladers met een vermogen van groter dan 350 kW is mogelijk via de optionele scope van concessie MRA-E snelladen. De gemeente draagt niet bij in de aanlegkosten.

- *Geen proactieve uitgifte snellaadlocaties vanuit gemeente.*
De gemeente gaat niet actief nieuwe locaties uitgeven voor snelladers, mits dit regionaal wordt aanbesteed via de MRA-E (o.a. bezoekers hot-spots zoals winkellocaties). De gemeente staat wel open voor initiatieven vanuit de markt op bijv. parkeerterreinen in het centrum en bij supermarkten, maar neemt hierbij contact op met de regioadviseur van MRA-E. Omdat snelladers behoorlijk groter zijn dan publieke laadpalen, is voor plaatsing een positief stedenbouw- en verkeerskundig advies noodzakelijk en mag de snellader geen onevenredige druk leggen op de aanwezige parkeerbehoefte.
- *Plaatsingscriteria.*
De gemeente volgt de afwegings-/plaatsingscriteria voor snelladen van de MRA-E. Deze zijn opgenomen in *Bijlage VI.ii Plaatsingscriteria*.
- *Samenwerking buurgemeenten*
Omdat snellaadlocaties vooralsnog veelal een bovenlokaal gebruikersveld kennen, zal de gemeente met de aanliggende gemeenten in overleg treden om de situering van snellaadlocaties met elkaar af te stemmen.

5.2 Woongebied

Publiek laden

Het grootste deel van de woningbouwopgave valt in het woongebied. Voor nieuwbouwwoningen waarbij bewoners zijn aangewezen op publiek parkeren en laden houdt de gemeente de MRA-E laadnorm²⁵ aan (zie *Bijlage VI.iii Nieuwbouw – publiek parkeren*).

Semipubliek en privaat laden

- *Laden in voortuin, onder voorwaarden, toegestaan.*
De gemeente staat in beginsel privaat laden in de voortuin toe, mits het bestemmingsplan deze mogelijkheid biedt én laden niet gebeurt voor de hoofdvoorgevel (de laadplek volgt hierin het huidige parkeerbeleid). De gemeente neemt geen actieve rol in het faciliteren of subsidiëren voor laadpalen voor bewoners op eigen terrein²⁶.
- *EU-norm leidend.*
De gemeente hanteert conform het Bouwbesluit de EU-norm voor nieuwbouw van woningen en realisatie van laadinfrastructuur zoals opgenomen in het gemeentebrede beleid.
- *VPA's onder voorwaarden toegestaan.*

"De gemeente staat een Verlengd Privaat Aansluitpunt (VPA) onder voorwaarden toe in het Woongebied (kader 13)."

²⁵ Notitie Realisatie publieke laadobjecten bij gebiedsontwikkeling (MRA-E, januari 2022).

²⁶ Voordelen voor EV-rijders zijn voldoende: lage stroomprijs, koppeling zonnepanelen. Daarnaast moet rekening worden gehouden met de beperkte financiële middelen van de gemeente.

Onder voorwaarden is het in het woongebied toegestaan om vanuit huis te laden op de openbare weg. De wijze van laden dient veilig te gebeuren. Uit oogpunt van veiligheid, beheer en eenvormigheid is het particulieren niet toegestaan om zelf voorzieningen aan te leggen in de openbare ruimte t.b.v. elektrisch laden. Indien een kabelgoot nodig is, moet deze worden aangevraagd bij de gemeente. Voor de aanleg worden bij de aanvrager kosten in rekening gebracht. De aangelegde laadlocatie blijft voor ieder toegankelijk om te parkeren. De aanvrager kan zich deze laadlocatie dus niet toe-eigenen. De voorwaarden voor het toekennen van een VPA zijn opgenomen in *Bijlage VI.iv Verlengd Privaat Aansluitpunt (VPA)*.

5.3 Centrumgebied

Publiek laden

- *Geen nieuwe laadpalen in winkelstraten.*
Om de aanwezigheid van de auto in het centrum terug te dringen, plaatst de gemeente geen nieuwe laadpalen in de winkelstraten. Bij de actualisering van de laadkaart in 2025, kan in de uitlopers van het centrum, mits passend in het straatbeeld hiervan worden afgeweken.
- *Locaties aan rand van centrum.*
De gemeente plant locaties voor publieke laadpalen met name aan de rand van het centrum. De maximale loopafstand naar een laadpaal wordt daardoor vergroot van 200 naar 300 meter.

Semipubliek en privaat laden

- *Gemeente heeft informerende rol.*
Het centrum draagt bij aan versterking van het toeristisch-recreatieve aanbod. De gemeente informeert beheerders van parkeergarages en parkeerterreinen waar bezoekers, forenzen en bewoners kunnen parkeren en laden als de markt daarom vraagt. Voor bewoners gaat het hierbij voornamelijk om VVE's en woningcorporaties. Hierbij gebruikt de gemeente de standaard MRA-E formats (zie *Bijlage VII: Overzicht formats MRA-E*)²⁷.
- Realisatie van laadpalen middels een VPA is niet toegestaan.

Snelladen

Vanwege de hoge druk op de openbare ruimte in het centrum is de realisatie van snelladers alleen toegestaan op parkeerterreinen van winkelcentra. Voorwaarden hiervoor zijn dat de snellader op de betreffende locatie vanuit stedenbouw- en verkeerskundig oogpunt acceptabel is, geen onevenredige druk legt op de aanwezige parkeerbehoefte en de kosten voor aanleg en beheer geheel door de aanvrager worden gefinancierd.

5.4 Bedrijventerreinen

Semipubliek en privaat laden

- *Gemeente heeft informerende rol.*
Voor een dekkend netwerk op het bedrijventerrein is de gemeente afhankelijk van externe partijen. Daarom informeert de gemeente bedrijven en ondernemers over laden op het bedrijventerrein als de markt daarom vraagt. Hierbij gebruikt de gemeente de standaard MRA-E formats²⁸.

²⁷ MRA-E (dec-2021). Privaat laden en laden binnen VVE's. Link: <https://www.mra-e.nl/nieuws/privaat-laden-en-laden-binnen-vves/>

²⁸ MRA-E heeft een Plan van aanpak elektrificatie mobiliteit op bedrijventerreinen opgesteld en werkt in 2023 toe naar een informatiepakket voor gemeenten.

- Realisatie laadpalen middels een VPA is niet toegestaan.

Snelladen

Op de bedrijventerreinen zijn logistieke partijen gevestigd die door de inzet van elektrische logistieke voertuigen een toekomstige laadbehoefte hebben. Dit resulteert vaak in laadinfrastructuur op private grond. Wanneer de markt hierom vraagt, informeert de gemeente over laadinfrastructuur richting bedrijven en ondernemers op het bedrijventerrein. Hierbij gebruikt de gemeente de standaard MRA-E formats²⁶.

In principe werkt de gemeente mee aan verzoeken van plaatsing van snelladers in de openbare ruimte. Voorwaarden hiervoor zijn dat de snellader op de betreffende locatie vanuit stedenbouw- en verkeerskundig oogpunt acceptabel is, geen onevenredige druk legt op de aanwezige parkeerbehoefte en de kosten voor aanleg en beheer geheel door de aanvrager worden gefinancierd. Ook moet de snellader door een ieder gebruikt kunnen worden.

5.5 Buitengebied

Publiek laden

De gemeente volgt het gemeentebrede beleid, maar dit beleid is maar voor een beperkt aantal parkeerterreinen van toepassing (90% van de grond is privaat).

Semi-publiek en privaat laden

- *Gemeente heeft informerende rol.*
Richting de exploitanten en/of eigenaren van de parkeerterreinen bij het strand- en duingebied, Fort bij Veldhuis en Heemskerkse Golfclub neemt de gemeente een passief informerende rol over laadinfrastructuur in. Ditzelfde geldt voor de tuinbouwbedrijven die zich in het buitengebied bevinden en die een belangrijk onderdeel van de gemeente Heemskerk uitmaken.
- *Laden in voortuin, onder voorwaarden, toegestaan.*
Net als voor het woongebied, staat de gemeente privaat laden in de voortuin toe, als ook het parkeren hier is toegestaan.
- Realisatie van laadpalen middels een VPA is niet toegestaan.

Snelladen

"Snellaadlocaties langs de A9 dienen behouden te blijven (kader 20)."

Bij de herontwikkeling van de A8/A9 vervult de provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat een coördinerende rol. Dit geldt ook voor de coördinerende rol voor de realisatie van snelladers. De gemeente geeft bij de provincie aan dat zij hierover geïnformeerd wil worden en vervult waar nodig een faciliterende rol. De gemeente werkt mee aan snellaadlocaties langs rijks- en provinciale wegen, indien de hogere overheid hierom vraagt.

6. Maatregelen

Dit hoofdstuk beschrijft de reeds genomen en de te nemen maatregelen binnen het laadbeleid. Met het opnemen van de reeds genomen maatregelen maakt de gemeente expliciet welke stappen reeds gezet zijn. Per maatregel staat erbij welk gebied het van toepassing is (G = gemeentebreed, Wo = woongebied, Ce = centrum, Bu = buitengebied, en Be = bedrijventerrein). Alle maatregelen betreffen een inspanningsverplichting voor de gemeente Heemskerk.

Tabel 5 Reeds afgeronde maatregelen

Maatregel	Gebieden	Planning
Publieke laadinfrastructuur		
Participatie Laadprogramma Heemskerk	G	Afgerond Q3 2022
Opstellen plaatsingsbeleid publieke laadinfrastructuur (inclusief plaatsingscriteria) zodat laadpalen op een toekomstbestendige wijze worden gerealiseerd.	G	Afgerond (zie <i>Bijlage VI: Overzicht plaatsingsbeleid publieke reguliere laadinfrastructuur</i>)
Opstellen prognose- en laadkaart reguliere laadinfrastructuur t.b.v. versnelling realisatie en dekking laadnetwerk.	G	Afgerond Q3 2023 (zie <i>Bijlage V: Trends & ontwikkelingen</i>)
Inkoop publieke laadinfrastructuur door aansluiting bij de concessie MRA-E zodat er efficiënt en effectieve publieke laadpalen gerealiseerd kunnen worden.	G	Continu, Q1-Q3 2023 ²⁹
Snelladers		
Inkoop publieke snellaadinfrastructuur door aansluiting bij de concessie MRA-e zodat er efficiënt en effectief snelladers gerealiseerd kunnen worden. ³⁰	G	Afgerond Q3 2023 ³¹
Opstellen plaatsingscriteria snelladen.	G	Afgerond Q3 2023 (zie <i>Bijlage VI.ii Plaatsingscriteria</i>).

Tabel 6 Nog te nemen maatregelen

Maatregel	Gebieden	Verantwoordelijke	Planning
Publieke laadinfrastructuur			
Participatie laadkaart. Betrekken van bewoners en andere belanghebbenden bij de uitrol van de publieke laadinfrastructuur.	G	Gemeente	Gepland Q4 2023

²⁹ Het huidige contract voor de MRA-E concessie met Total Energies loopt tot uiterlijk 1 januari 2024. MRA-E heeft de nieuwe aanbesteding gepubliceerd (zie bijlage VI).

³⁰ Ingang contract MRA-E Snelladen is medio november 2023.

³¹ Het huidige contract voor de MRA-E concessie met Total Energies loopt tot uiterlijk 1 januari 2024. MRA-E werkt aan de voorbereiding van een nieuwe concessie.

Opstellen en terinzagelegging concept verzamelverkeersbesluit met de geplande locaties voor de laadpalen.	G	Gemeente	Gepland Q1 2024
Opstellen definitief verzamelverkeersbesluit t.b.v. versnelling van realisatie en verminderen werkdruk bij de gemeente. Deze worden vervolgens geëxporteerd naar het MRA-E portaal.	G	Gemeente	Gepland Q1 2024
Opstellen verkeersbesluiten voor aanvragen die nodig zijn om te kunnen voorzien in de noodzakelijk laadbehoefte op locaties die niet opgenomen zijn in het verzamelverkeersbesluit.	G	Gemeente	Continu
De laadlocaties uit de vastgestelde locatiekaart delen met de netbeheerder Liander t.b.v. uitbreiding van het elektriciteitssysteem.	G	MRA-E	Gepland Q1 2024
Opstellen verkeersbesluiten voor aanvragen die nodig zijn om te kunnen voorzien in de noodzakelijk laadbehoefte op locaties die niet opgenomen zijn in het verzamelverkeersbesluit (als gevolg van bijv. bezwaren op verzamelverkeersbesluit of grotere laadbehoefte dan aangenomen op vaststelmoment van de laadkaart).	G	Gemeente	Continu
Monitoring publieke laaddata. Data is inzichtelijk in het MRA-E portaal.	G	MRA-E	Continu
Horeca-ondernemers, verenigingen en maatschappelijke instellingen vragen om bezoekers te faciliteren in het opladen van fietsaccu's.	G	Gemeente	Gepland Q1 2024
Aanvraagformulier opstellen voor VPA	G	Gemeente	Gepland Q1 2024
Kosten VPA opnemen in Legesverordening.	G	Gemeente	Gepland Q2 2024
Voor nieuwbouwwoningen waarbij bewoners zijn aangewezen op publiek parkeren en laden, wordt de MRA-E laadnorm aangehouden. Voor nieuwbouwprojecten en de realisatie van laadinfrastructuur stemt de gemeente af met MRA-E.	Wo, Ce	Gemeente i.s.m. MRA-E	Continu (zie <i>Bijlage VI: Overzicht plaatsingsbeleid publieke reguliere laadinfrastructuur</i>)
Monitoring publieke laaddata	G	Total Energies i.s.m. MRA-E	Continu
Evaluatie Laadprogramma en enquête uitzetten voor eventueel programma-aanpassing voor periode 2025-2030	G	Gemeente	Q1 2025

Start actualisatie laadkaart	G	Gemeente	Q2 2025
Onderzoek naar venstertijden bij laadpalen in woongebied met hoge parkeerdruk.	Wo	Gemeente i.s.m. MRA-E	Indien benodigd (zie Hoofdstuk 5)
Onderzoek naar mogelijkheden om laadpaalkleven te voorkomen.	G	Gemeente i.s.m. MRA-E	Indien benodigd (zie Hoofdstuk 5)
Semi-publieke en private laadinfrastructuur			
Opstellen duurzaamheidseisen- en gunnings-criteria voor doelgroepenvervoer i.h.k.v. nieuwe concessie wmo-vervoer in de regio vanaf 01-01-2024.	G	Gemeente	2024
Bij de ontwikkeling van woningen hanteren we middels het Bouwbesluit de EU-norm waarbij bij woningbouw of grootschalige herontwikkeling > 10 parkeerplekken, alle parkeervakken zijn voorbereid met loze leidingen (EPBD III EU-maatregel, 18-04-2022) ³² .	G	Gemeente	Continu (zie Bijlage II: Europese wet- en regelgeving m.b.t. elektrisch vervoer)
Opstellen aanpak bedrijventerreinen / privaat laden MRA-E.	Be	MRA-E (gemeente sluit aan)	2023-2024
Snelladers			
Bij het (opnieuw) uitgeven van vergunningen voor tankstations geldt de voorwaarde dat twee of meerdere snellaadpunten (>150 kW) gerealiseerd moeten worden. Uitzondering is mogelijk wanneer er waterstof getankt kan worden.	G	Gemeente	Continu
Afstemmen zoeken met buurgemeenten Beverwijk, Uitgeest, Castricum over toekomstige snellaadlocaties t.b.v. regionale spreiding.	G	Gemeente i.s.m. MRA-E	Q1 2024
Faciliterende rol pakken bij het behoud en de realisatie van 10 snellaadpunten. ³³	G	Gemeente i.s.m. MRA-E	N.t.b.
Rondom de herinrichting van de A8/Ag vervullen de provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat een coördinerende rol, maar de gemeente gaat wanneer gewenst het gesprek aan.	Bu	Provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat (gemeente sluit aan indien nodig)	N.t.b.

³² Link: <https://www.rvo.nl/onderwerpen/wetten-en-regels-gebouwen/epbd-iii/laadinfrastructuur-elektrisch-vervoer>

³³ Prognose 2030 langs snelweg Ag: 10 snellaadpunten. Er staan zes snellaadpunten aan weerszijden van de Rijkssnelweg Ag. Vijf van de zes snellaadpunten kunnen tegelijkertijd worden gebruikt door EV-rijders.

7. Borging

"Bij jaarlijkse reflectie op het programma laadpalen naast de genoemde kaders (zie Bijlage III) ook te reflecteren op de actuele ontwikkelingen en innovaties."

7.1 Partners

Om te komen tot een dekkend laadnetwerk in de gemeente, werkt de gemeente Heemskerk samen met een aantal partners:

- **MRA-E.** Binnen het projectteam MRA-Elektrisch werken overheden in Flevoland, Noord-Holland en Utrecht samen om elektrisch vervoer te stimuleren en een netwerk van publieke oplaadpunten te realiseren. MRA-E vervult een coördinerende rol. Bovendien initieert en beheert de MRA-e de concessies en contracten voor het oprichten en in standhouden van laadnetwerk.
- **Provincie Noord-Holland.** Degene die de Concessie Publieke laadinfrastructuur en de Concessie Snelladers verstrekt en degene die de raamovereenkomst met concessiehouder sluit, te weten de concessiegever(s) publiek laden en concessiegever(s) snelladen. Tevens coördineert de provincie Noord-Holland, in samenwerking de regiogemeenten en met Rijkswaterstaat, de herontwikkeling van de A8/Ag.
- **Concessiehouder regulier laden.** Op dit moment is Total Energies de concessiehouder van de nieuw te plaatsen publieke reguliere laadpalen. Deze partij heeft het alleenrecht op publieke laadpalen op gemeentegrond te plaatsen en te beheren voor de concessieperiode. Daarnaast beheert Ubitricity óók publieke reguliere laadpalen. In *Bijlage VI: Overzicht plaatsingsbeleid publieke reguliere laadinfrastructuur* staat hebben we een overzicht opgenomen van de lopende concessies regulier laden.
- **Concessiehouder snelladen.** Op het moment van schrijven van dit programma zijn er nog geen concessiehouders snelladen gecontracteerd.
- **PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland.** Dit is het waterleidingbedrijf en beheert het duingebied in Heemskerk. Toestemming is nodig van PWN om laadpalen te kunnen plaatsen op parkeerterreinen in het duingebied.
- **EVConsult.** Het advieskantoor voor elektrisch vervoer en laadinfrastructuur en auteur van het Programma Laadinfrastructuur Heemskerk. EVConsult waarborgt tijdens het opstellen van dit Programma Laadinfrastructuur de regionale afstemming met MRA-E en met de gemeente Beverwijk (o.a. dat het laadbeleid en de gemeentegrenzen in de laadkaart op elkaar aansluiten).
- **Beverwijk.** Buurgemeente van Heemskerk. Plaatsing van laadpalen binnen een loopafstand van 200 meter van de gemeentegrens wordt afgestemd door de MRA-E met beide gemeenten.
- **Beverwijk, Uitgeest en Castricum.** Bij actualisering van het Programma Laadinfrastructuur en het bepalen van geschikte snellaadlocaties vindt afstemming plaats met deze gemeenten.

7.2 Monitoring

Bezetting laadpalen

Jaarlijks in Q1 en Q3 maakt de MRA-E i.s.m. met de exploitant (Total Energies) een overzicht om te bepalen welke laadpalen overbezet zijn. Indien dit het geval blijkt te zijn, worden laadpalen bijgeplaatst. Het eerste monitoringsmoment is Q1 2024.

Laadpaalkleven

Op dit moment ervaren EV-rijders 'laadpaalkleven' nog niet als probleem. De gemeente blijft i.s.m. de MRA-E laadpaalkleven nauwlettend in de gaten houden. Indien nodig worden maatregelen onderzocht.

Storingen

Indien een laadpaal defect is, kan dit gemeld worden. De gemeente sluit hiervoor aan bij richtlijnen van de MRA-E. Op <https://www.mra-e.nl/contact/> staat hoe de storing gemeld kan worden. Op de gemeentelijke website zal naar deze storingslink verwezen worden.

N.B. Mobility Service Providers (MSP) maken storingen ook beschikbaar in hun mobiele app zodat EV-rijders hiervan op de hoogte kunnen zijn.

Klachten

Klachten over (defecte) laadpalen, VPA's en het beleid volgen de reguliere klachtenprocedure en kunnen worden gestuurd naar post@heemskerk.nl. Ter voorkoming van klachten wordt de informatievoorziening op de website waar nodig aangepast.

7.3 Sturing

Dit programma heeft een planhorizon van 2023 t/m 2025, met een doorkijk naar 2030. Tot en met 2025 is dit het vastgestelde programma. In Q1 van ieder jaar wordt een overzicht opgesteld van alle aanwezige laadpalen en in behandeling zijnde laadpaalverzoeken. Op basis hiervan wordt bepaald of eerdere actualisatie (zie *Paragraaf 7.5*) van de vastgestelde locatiekaart gewenst is.

De raamovereenkomst voor realisatie van publieke reguliere laadinfrastructuur (t/m 22 kW) met Totale Energies is ingegaan op 1 oktober 2019. De looptijd van de concessie was in eerste instantie t/m 1 januari 2021. Deze is echter verlengd tot en met 28 februari 2024. In de toekomst sluit de gemeente aan bij nieuwe concessies van de MRA-E, mits de MRA-E dit kosteloos blijft verzorgen. In *Bijlage VI: Overzicht plaatsingsbeleid publieke reguliere laadinfrastructuur* een overzicht van de contracten m.b.t. publieke laadpalen waar de gemeente al bij is aangesloten.

MRA-E contracteert medio november 2023 één tot drie concessiehouder(s) snelladen. De gemeente Heemskerk volgt de regio en kan op deze wijze toewerken naar een dekkend laadnetwerk.

7.4 Evaluatie

Gezien de ontwikkelingen op het gebied van laden van EV's en laadinfrastructuur toetsen we het programma jaarlijks op de vooruitgang van de genoemde kaders (zie *Bijlage III: Kaders en uitgangspunten gemeenteraad*). Hierbij hebben we nadrukkelijk ook oog voor innovatie en actuele ontwikkelingen.

7.5 Actualisatie

Dit programma wordt in 2025 geactualiseerd zodat er voor ingang 2026 een nieuw programma is opgesteld. De laadkaart geldt voor de periode 2023 t/m Q4 2025 en zal ook in 2025 worden geactualiseerd zodat deze in 2026 is vastgesteld voor de periode t/m 2030. In Q2 2025 zal de laadkaart geüpdatet worden en wordt óók een nieuw verzamelverkeerbesluit genomen. De niet-gerealiseerde laadlocaties op de vastgestelde locatiekaart (2023) zullen worden ingetrokken, indien deze nog niet zijn gerealiseerd in de periode 2023-2025. Het college zal in Q4 2025 het geactualiseerde Programma Laadinfrastructuur vaststellen. Het nu voorliggende programma blijft van kracht tot dat het geactualiseerde programma in werking treedt.

Bij de evaluatie en actualisatie van het programma worden in ieder geval de volgende beleidsterreinen betrokken:

- Verkeer & Vervoer.
- Ruimtelijke ordening (omgevingsvisie).
- Luchtkwaliteit / Duurzaamheid.
- Beheer en Onderhoud.
- Stedenbouw.
- Groen.

Optioneel kan de gemeente ervoor kiezen om een enquête uitzetten onder haar inwoners. De informatie uit deze participatie kan zij vervolgens meenemen in de actualisatie van het Programma Laadinfrastructuur.

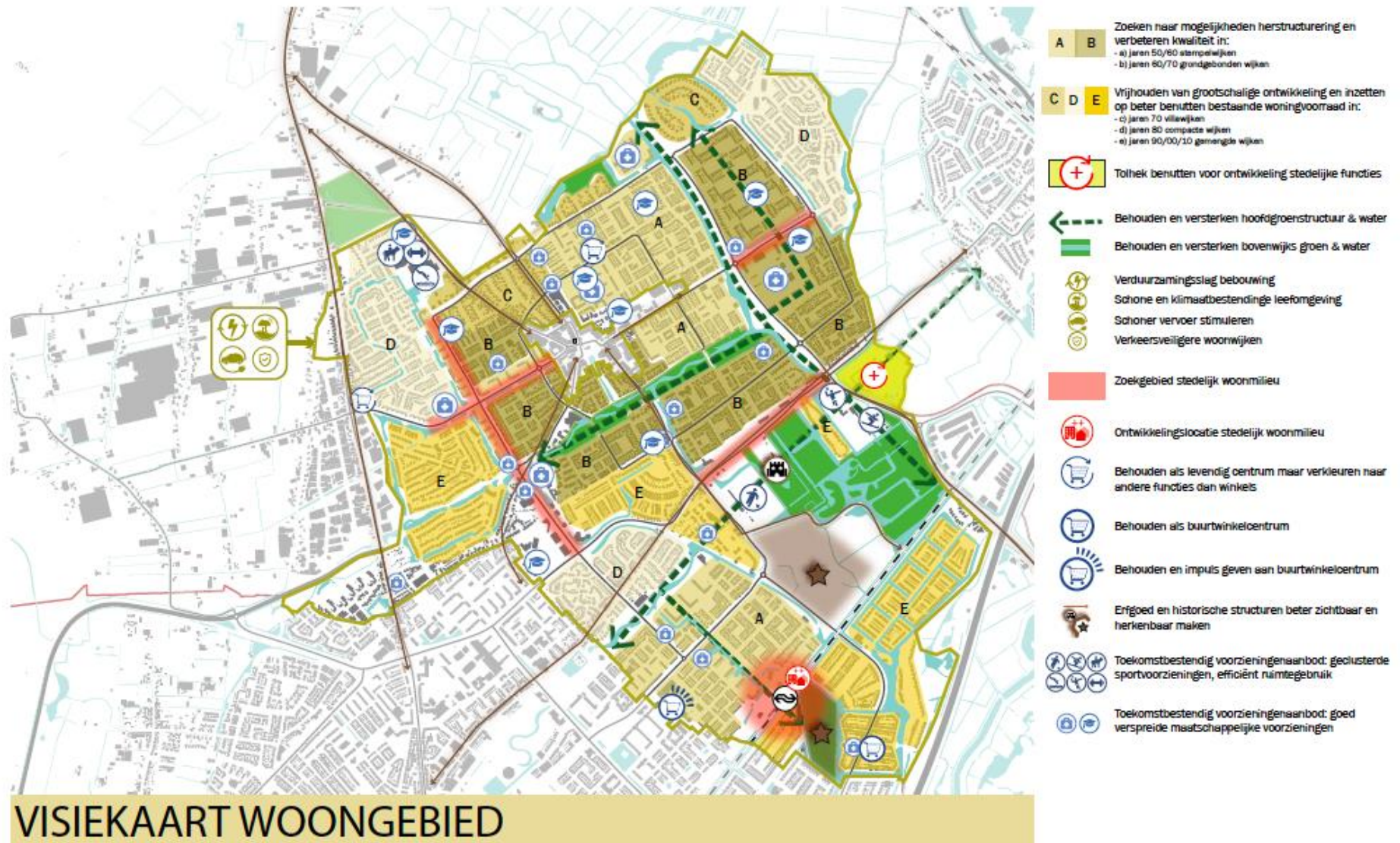
Bijlage I: Overzicht gerelateerde beleidsdocumenten

Het Programma Laadinfrastructuur Heemskerk is gerelateerd aan de volgende beleidsdocumenten:

- Inschrijvingsleidraad publieke oplaadinfrastructuur MRA-E en 1185862 Raamovereenkomst publieke laadinfra MRA-E Pitpoint EV (Total Energies).
- Participatie Programma laadinfrastructuur Heemskerk (D/2022/470638)
- *Omgevingsvisie 2040. Heemskerk. Duurzaam, dorps, vernieuwend*, gemeente Heemskerk, 1 februari 2021.
 - Visie op verschillende deelgebieden: (1) woongebied (geel gearceerd), (2) centrum (rood gearceerd), (3) bedrijventerreinen, (4) buitengebied. Zie Figuur 3, Figuur 4, Figuur 5, Figuur 6 en Figuur 7 op de volgende pagina's.
- Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), te vinden via:
<https://www.klimaatakkoord.nl/binaries/klimaatakkoord/documenten/publicaties/2019/06/28/achtergrondnotitie-mobiliteit-laadinfrastructuur/Nationale+Agenda+Laadinfrastructuur.pdf>
- *Verkeer- en Vervoersplan Heemskerk 2017, deel A; Beleidsplan*, gemeente Heemskerk, 17 mei 2017.
- *Parkeerbeleidsplan Heemskerk 2017 (Nota Parkeren Heemskerk en Technische richtlijnen)*, gemeente Heemskerk, 16 mei 2017.
- *Regionale mobiliteitsvisie regio IJmond*, 29 oktober 2013.
- Bestemmingsplannen gemeente Heemskerk, te vinden via:
<https://www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer/view>



Figuur 3: Deelgebieden gemeente Heemskerk o.b.v. het ontwerp Omgevingsvisie.



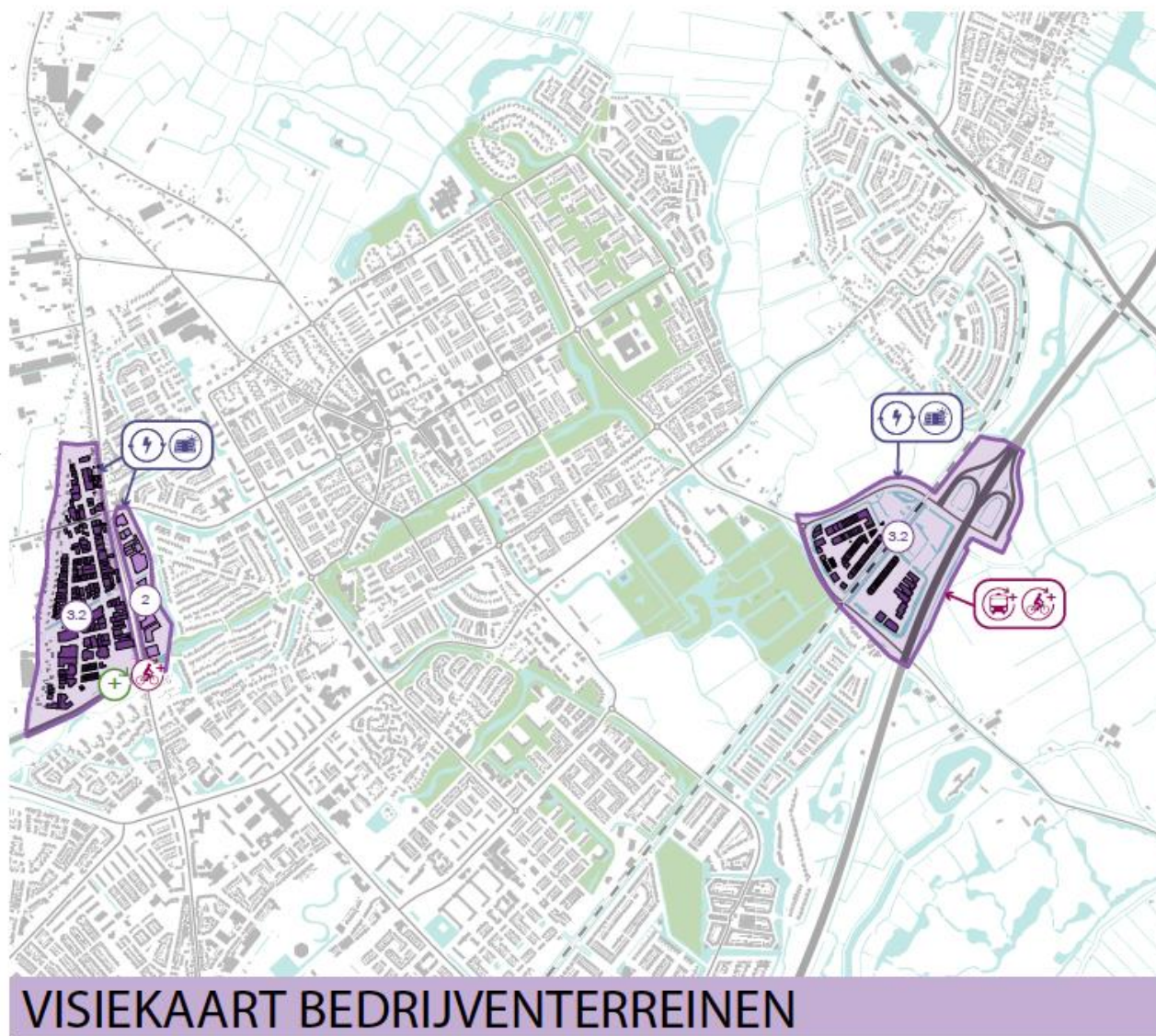
Figuur 4: Deelgebieden gemeente Heemskerk o.b.v. het ontwerp Omgevingsvisie – visiekaart woongebied.

-  Begrenzing centrum
-  Zoekgebied vernieuwing bebouwing
-in aansluiting op dorpse karakter
-met focus op huisvesting jongeren en ouderen
-  Openbare ruimte en pleinen gericht
op verblijfskwaliteit en veiligheid
-  Groen en waterstructuur behouden
-  Winkelrondje vrij van krimp en ontwikkelen als
krachtig kerngebied
-  Vrijkomende winkelruimte benutten voor levendige
mix aan functies
-  Schone en klimaatbestendige leefomgeving
-  Behouden en beter beleefbaar maken historisch
waardevolle elementen en structuren
-  Zoekgebied bebouwd parkeren (indicatief)



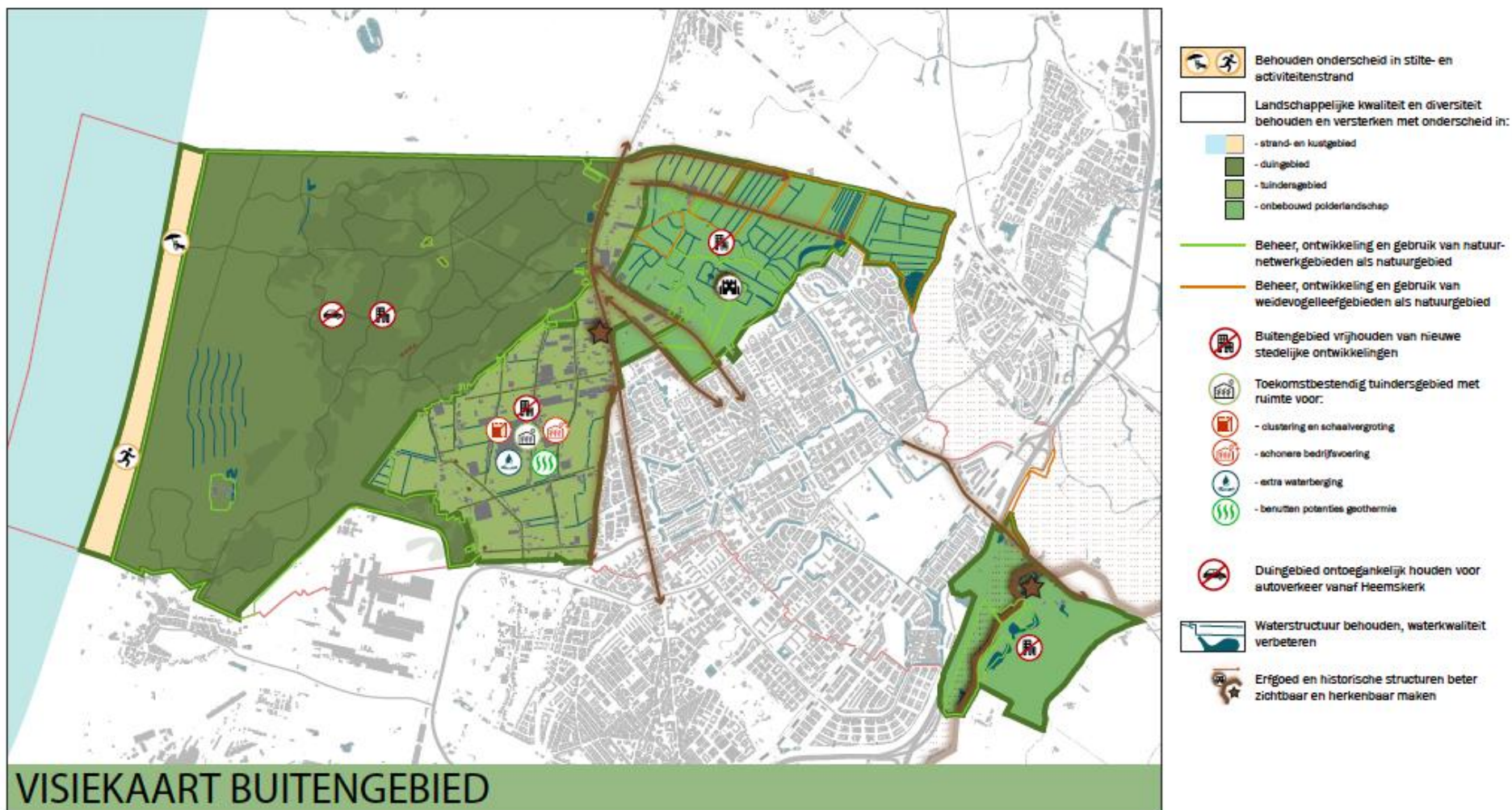
Figuur 5: Deelgebieden gemeente Heemskerk o.b.v. het ontwerp Omgevingsvisie – visiekaart centrum.

-  Toekomstbestendige bedrijventerreinen beter benutten en onderscheiden t.o.v. elkaar
-  Zoekgebied intensivering bedrijvigheid
-  De Waterwegen versterken als grootschalig detailhandelscluster
-  Verduurzamingslag bedrijfsbebouwing stimuleren
-  Collectieve energieopwekking door daken te benutten
-  Revitalisering De Houtwegen
-  Maximale milieucategorie bedrijven
-  Maximale milieucategorie bedrijven
-  Verbetering fietsverbindingen
-  Verbetering bereikbaarheid per openbaar vervoer



VISIEKAART BEDRIJVENTERREINEN

Figuur 6: Deelgebieden gemeente Heemskerk o.b.v. het ontwerp Omgevingsvisie – visiekaart bedrijventerreinen.



Figuur 7: Deelgebieden gemeente Heemskerk o.b.v. het ontwerp Omgevingsvisie – visiekaart buitengebied.

Bijlage II: Europese wet- en regelgeving m.b.t. elektrisch vervoer

Op Europees niveau wordt door middel van wetgevende instrumenten en beleidsplannen ingezet op een klimaatneutraal Europa in 2050. Hierbij wordt voor de mobiliteitssector ingezet op het stimuleren van emissievrij vervoer en het gebruik van duurzame hernieuwbare brandstoffen. De volgende Europese richtlijnen en normen zijn hierbij van belang:

- De Europese Renewable Energy Directive III (RED III) stelt als bindend doel dat hernieuwbare energie 42.5% uitmaakt van het totale energieverbruik binnen de EU in 2030. Een subdoel uit RED III is de verplichting om 14.5% van de energieconsumptie van de transportsector te laten bestaan uit hernieuwbare energiebronnen in 2030.³⁴
- De Europese Clean Vehicles Directive heeft als doel om het gebruik van schone, energie-efficiënte voertuigen te bevorderen door middel van publieke inkoop. Voor overheden en semi-publieke instellingen betekent het dat tot 2030 bepaalde percentages van alle nieuw aan te besteden voertuigen schone voertuigen moeten zijn.³⁵
- De Fuel Quality Directive heeft als doel het reduceren van de belangrijkste vervuilende emissies tijdens de productie en het gebruik van brandstoffen. Het stelt doelen voor de stapsgewijze vermindering van broeikasgasintensiteit van de door brandstofleveranciers te leveren brandstoffen.³⁶
- Verder zijn Europese CO₂-reductienormen ingevoerd voor fabrikanten. In 2025 moet de uitstoot van CO₂ door nieuwe vrachtauto's van producenten met gemiddeld 15% zijn teruggebracht ten opzichte van 2019. In 2030 moet de emissie van de nieuwverkoop nog eens verder zijn verlaagd tot 30% ten opzichte van 2019.³⁷
- De doelstellingen uit de Europese Green Deal worden met een investeringsplan ondersteund, door een beoogde investering van 1 biljoen euro tot 2030. Een deel van deze investeringen wordt gebruikt voor de transitie naar duurzame en slimme mobiliteit, het ondersteunen van beleidsvoorstellen om de CO₂-reductie van transport te versnellen en om het gebruik van duurzame alternatieve brandstoffen te stimuleren.
- Richtlijnen laadinfrastructuur gemeentelijke parkeergarages en -terreinen: met de herziende Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III) bestaat de verplichting voor het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de private gebouwde omgeving die is verankerd in het Bouwbesluit.
 - Verplichting bij woningbouw - 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.
 - Verplichting utiliteitsbouw - Voor nieuwe parkeerlocaties met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal 1 oplaadpunt voor de hele parkeergelegenheid worden aangelegd. Ook moet leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor 1 op de 5 parkeervakken. Dit geldt ook voor bestaande locaties die ingrijpend worden gerenoveerd.

³⁴ Link: https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/renewable-energy-directive-targets-and-rules/renewable-energy-directive_en

³⁵ 2019/1161/EU.

³⁶ 2009/30/EG.

³⁷ 2019/1242/EU.

- Verplichting utiliteitsbouw: voor bestaande locaties met meer dan 20 parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2025 minimaal 5% zijn voorzien van een oplaadpunt.

Bijlage III: Kaders en uitgangspunten gemeenteraad

De NAL en de Omgevingsvisie bieden onvoldoende kaders voor het opstellen van dit Programma laadinfrastructuur. De gemeente Heemskerk heeft daarom aanvullende kaders opgesteld die de basis vormen voor het Programma laadinfrastructuur. Onderstaande kaders zijn door de gemeenteraad vastgesteld op 29 juni 2023.

	Toelichting kader	Opgenomen in paragraaf
1	De beschikbaarheid van laadinfrastructuur mag geen belemmering vormen voor de transitie naar elektrisch vervoer.	1.4
2	Het Programma Laadinfrastructuur volgt met haar gebiedsindeling de Omgevingsvisie.	1.4
3	Heemskerk zet de regionale samenwerking onder regie van MRA-E voort.	1.4, 5.1
4	De gemeente draagt niet financieel bij aan de uitrol van laadinfrastructuur.	1.4
5	De gemeente volgt bij de uitrol van laadinfrastructuur de Ladder van Laden.	1.4, 5.1
6	Laden op eigen erf is onder voorwaarde akkoord.	5.1
7	De gemeente plaatst alleen voor personenvervoer laadpalen in openbare ruimte.	3.1, 5.1
8	De gemeente plaatst alleen voor bewoners en werknemers laadpalen.	3.1, 5.1
9	Het college maakt een laadkaart tot het jaar 2026 om regie te voeren op potentiële laadlocaties. Het college stelt de locatiekaart ³⁸ vast na het volgen van een participatieronde.	5.1
10	De gemeente zal het plaatsingsproces versnellen door het nemen van verzamelverkeersbesluit op de laadkaart tot 2026. Plaatsing van een laadpaal op een potentiële laadlocatie vindt pas plaats na het ontvangen van een aanvraag hiertoe (aanbod volgt vraag).	5.1
11	Het college stelt in 2026 een nieuwe locatiekaart ¹ vast voor periode tot het jaar 2030.	5.1
12	De gemeente laat de realisatie van laadpunten voor elektrische fietsen over aan marktwerking.	3.2
13	De gemeente staat een Verlengd Privaat Aansluitpunt (VPA) onder voorwaarden toe in het Woongebied.	5.2
14	De gemeente zet niet actief in op realisatie van laadpleinen.	5.1
15	De gemeente stelt bij nieuwbouwprojecten waar mogelijk eisen aan het realiseren van laadinfrastructuur.	5.1
16	De gemeente plaatst in beginsel geen laadpalen voor specifieke doelgroepen.	5.1
17	Een aanvraag voor een enkele laadpaal (niet-staande op de laadkaart) blijft mogelijk.	5.1
18	De gemeente gaat laadpaalkleven pas handhaven op het moment dat het gaat leiden tot overlast.	5.1

³⁸ Laadkaart aangepast naar locatiekaart. Een locatiekaart heeft de participatie doorlopen en wordt na volledig doorlopen van een verkeersbesluit (onherroepelijk) een vastgestelde locatiekaart.

19	Voor uitbreiding van snellaadpalen sluit de gemeente aan bij de regionale aanbesteding onder regie van MRA-E. Het college wijst hiervoor alleen locaties aan op Bedrijventerreinen, parkeerterreinen bij sport-, winkelcentra en recreatiegebieden, nabij tankstations en bij drukke verkeersaders. De gemeente zal bij het (opnieuw) uitgeven van vergunningen voor tankstations de voorwaarde opnemen hierbij twee of meerdere snellaadpunten (>150 kW) te realiseren.	5.1
20	Snellaadlocaties langs de Ag dienen behouden te blijven.	5.5
21	Bij jaarlijkse reflectie op het programma laadpalen naast bovenstaande kaders ook te reflecteren op de actuele ontwikkelingen en innovaties.	7.

Bijlage IV: Kernmerken laadinfrastructuur

Laadinfrastructuur is er – anders dan tankinfrastructuur – in verschillende varianten en op diverse locaties. Hieronder volgt daarom een categorisering op hoofdlijnen.

Laadinfrastructuur voor personenauto's

Voor het laadnetwerk van personenauto's voor individueel personenvervoer worden twee dimensies onderscheiden: de toegankelijkheid van de laadpunten en het vermogen van de laadpunten, wat de maximale laadsnelheid bepaalt.

Uitvoering

De realisatie van publieke laadpunten gebeurt conform de richtlijnen van MRA-E, met uitzondering van de markeringsstegel. De MRA-E plaatst bebording op verzoek van gemeente met 1 of 2 pijlen. Het verkeersbord met onderbord wijst in 1e instantie één parkeerplek aan. Dit betekent dat in het andere vak iedereen mag parkeren, maar ook elektrisch mag laden. Pas als de laadbehoefte groter wordt, wordt de tweede laadplek toegekend door de gemeente. Het eventueel wijzigen van het onderbord door het aanbrengen van de 2^e pijl wordt door de gemeente uitgevoerd.

Toegankelijkheid

Het laadnetwerk bestaat uit laadpunten in de publieke, semipublieke en private ruimte. Waar een laadpunt staat, wordt mede bepaald door de toegankelijkheid. Als gebruikers geen toegang hebben tot laadpunten op privaat terrein, moeten ze kunnen uitwijken naar semipublieke of publieke laadpunten. De gemeente heeft vooral een belangrijke rol in de realisatie van publieke laadpunten.

- *Publiek laadpunt*: een laadpunt dat openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten. Een publieke laadpaal bestaat over het algemeen uit twee oplaadpunten. Openbaar laden is veelal duurder van privaat laden.
- *Semi-publieklaadpunt*: een privaat laadpunt dat is opengesteld voor publiek. Denk aan parkeergarages, tankstations of horeca-locaties. Er kunnen beperkte toegangstijden en/of een slagboom zijn. Een semi-publieke laadpaal bestaat over het algemeen uit twee oplaadpunten.
- *Privaat laadpunt*: een laadpunt op eigen terrein, aan huis of bij een bedrijf. Hierbij wordt nog onderscheid gemaakt tussen laden (parkeren) op eigen terrein of in het openbaar gebied (denk hierbij aan bijvoorbeeld de verlengd private aansluiting).

Laadsnelheid

Laadpunten kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren:

- *Regulier laden*: laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren. Reguliere laadpunten kunnen individueel of geclusterd op een laadplein worden geplaatst. In Nederland is een Type 2 stekker de standaard, waardoor alle personervoertuigen, taxibussen en bestelbussen hierop kunnen laden.
- *Snelladen*: laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in kortere tijd kunnen opladen. Snelladen is duurder dan regulier laden. Snelladers zijn daarom vooral gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte en men bereid is daar meer voor te betalen. Denk bijvoorbeeld aan taxistandplaatsen of verzorgingsplaatsen langs de snelweg. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling.

Er worden twee subcategorieën onderscheiden:

1. *Snelladen (>22-150 kW)*: laadpunt met een vermogen tussen 22-150 kW. Deze worden steeds meer geplaatst bij onder andere winkelcentra, hotels, vergaderlocaties of tankstations in een parkeeropstelling.



Figuur 8: Snelladen 50-150 kW.

2. *Ultrasnelladen (> 150 kW)*: laadpunt met een vermogen hoger dan 150 kW. Het grootste deel van de huidige beschikbare elektrische voertuigen is technisch geschikt om te laden met een snelheid van maximaal 50 kW. De nieuwere modellen en modellen in het duurdere segment zijn geschikt voor de hogere vermogens. Deze laadvermogens worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij pompstations en wegrestaurants.



Figuur 9: Ultrasnelladen >150 kW.

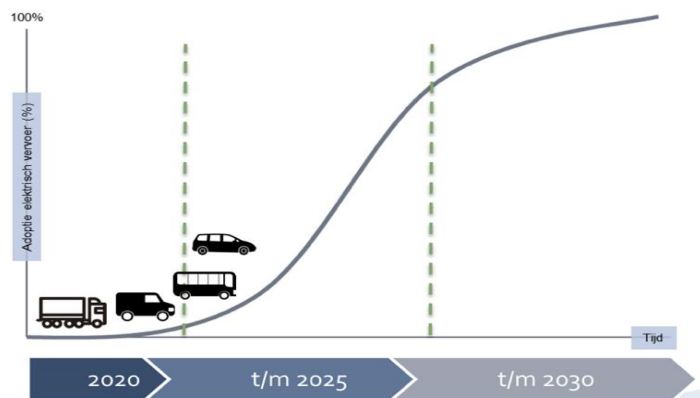
Laadinfrastructuur voor overige vervoerssegmenten





De overige vervoerssegmenten maken gebruik van de volgende laadinfrastructuur:

- Doelgroepenvervoer en taxi's maken gebruik van dezelfde typen laadinfrastructuur als personenauto's voor individueel gebruik. De nadruk ligt meestal meer op privaat laden en voor taxi's vaak ook op snelladen bij een snellader op een taxistandplaats of bij een snellaadstation.
- Voor logistiek geldt dat bestelvoertuigen gebruikmaken van dezelfde typen laadinfrastructuur als personenauto's. Vrachtvoertuigen laden in het algemeen met hogere vermogens (>350 kW, gekoelde laders) dan personenauto's en maken gebruik van speciale laadinfrastructuur die daarvoor geschikt is.
- OV-bussen laden ook op hogere vermogens dan personenauto's en maken hiervoor net als vrachtvoertuigen gebruik van specifieke laadinfrastructuur die daarvoor geschikt is. Op depots laden bussen in het algemeen met stekker en vermogens tussen 50-120 kW. Ingeval van het tussentijds laden wordt meestal gebruik gemaakt van een pantograafstelsel waarbij met vermogens tussen 300-600 kW wordt geladen.

Bijlage V: Trends & ontwikkelingen

Elektrische voertuigen en de bijbehorende laadinfrastructuur zijn nog volop in ontwikkeling. Sommige trends en ontwikkelingen hebben invloed op de inrichting van het laadnetwerk. Hieronder volgt een korte beschrijving van de belangrijkste trends en ontwikkelingen.



Doelstellingen elektrisch vervoer	
	2030: alleen nog Zero Emissie nieuwverkoop 2030: groei naar 1,9M elektrische personenauto's verwacht
	2025: ZE-zones voor logistieke voertuigen (o.a. gemeente Amsterdam)
	2025: enkel nog aankoop Zero Emissie bussen (landelijk) 2030: alle OV-bussen Zero Emissie (ook regionale concessies)
	2030: ZE-zones voor zware trucks etc. (verwachting)

Figuur 10: Transitie elektrisch vervoer met verduurzamingsdoelen (bron: EVConsult).

Elektrische voertuigen

De belangrijkste ontwikkelingen op het gebied van elektrische voertuigen zijn:

- *Exponentiele groei EV's*: volledig elektrische voertuigen worden betaalbaarder en krijgen een steeds grotere actieradius. Hierdoor wordt elektrisch rijden voor een grotere groep gebruikers interessant. Tegelijkertijd groeit het aanbod van elektrische voertuigmodellen exponentieel, wat doorwerkt in de (toekomstige) markt voor gebruikte elektrische auto's.
- *EV's met grotere accu's die sneller laden*: nieuwe modellen hebben gemiddeld een grotere accucapaciteit en zijn steeds vaker technisch geschikt om op hogere vermogens te laden. EV-rijders hoeven dus minder vaak bij te laden en het opladen gaat sneller.

Laadinfrastructuur

Ook de laadinfrastructuur wordt verder ontwikkeld. De belangrijkste ontwikkelingen op dit gebied zijn:

- *Snelladen met hogere vermogens*: parallel aan de groei van het aantal elektrische voertuigen die met hogere vermogens kunnen laden, groeit het aantal snelladers met hogere laadvermogens. Tot een 1-2 jaar geleden was snelladen met 50-150 kW vermogen de norm, nu ligt dat tussen 150-350 kW met snelladers. Wel blijft snelladen vooral een back-up voor als andere laadmogelijkheden niet volstaan.
- *Slim laden*: het laden van elektrische voertuigen gebeurt steeds slimmer. Hiervoor zijn verschillende achterliggende oorzaken waaronder het profiteren van variabele elektriciteitsprijzen (laden wanneer stroom goedkoper is), het zo duurzaam mogelijk laden (laden wanneer groene stroom beschikbaar is) en het ontlasten van het elektriciteitsnet (laden wanneer de elektriciteitsvraag laag is). Slim laden is een brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Zowel laadinfrastructuur als elektrische auto's moeten geschikt zijn om slim te kunnen laden. Dat is momenteel meestal niet het geval. Of slimme laadpalen standaard publieke laadpalen worden is nog maar de vraag. Ze zijn duurder en groter dan de huidige laadpalen omdat de extra functionaliteiten ook extra elektrotechnische hardware vereisen. Een laadsessie kan bijvoorbeeld sneller of langzamer verlopen. Een stap verder is de mogelijkheid van bi-directioneel laden. Bij bi-directioneel laden kan het elektrische voertuig stroom terugleveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Hiermee kunnen pieken en dalen in het energieverbruik worden gebalanceerd. Dit staat nog in de kinderschoenen en wordt momenteel in verschillende steden met pilots getest. De MRA-E stelt de gemeente uit de regio proactief op de hoogte van deze ontwikkeling.

Wet- en regelgeving

Op zowel Europees als nationaal niveau wordt door middel van wetgevende instrumenten en beleidsplannen ingezet op emissievrij vervoer. Bijlage II bevat een beknopt overzicht van de belangrijkste Europese wet- en regelgeving. Onderwerpen waar Nederland op nationaal niveau aan werkt, zijn onder andere:

- Brandveiligheid in parkeergarages.
- Digitale veiligheid.
- Prijstransparantie, zodat voor de gebruiker vooraf duidelijk is wat het laden kost.

Het is belangrijk deze ontwikkelingen te volgen en mee te nemen in plannen en inkoopprocedures met betrekking tot laadinfrastructuur in de gemeente. De MRA-E stelt de gemeente uit de regio proactief op de hoogte van deze ontwikkeling.

Overige ontwikkelingen

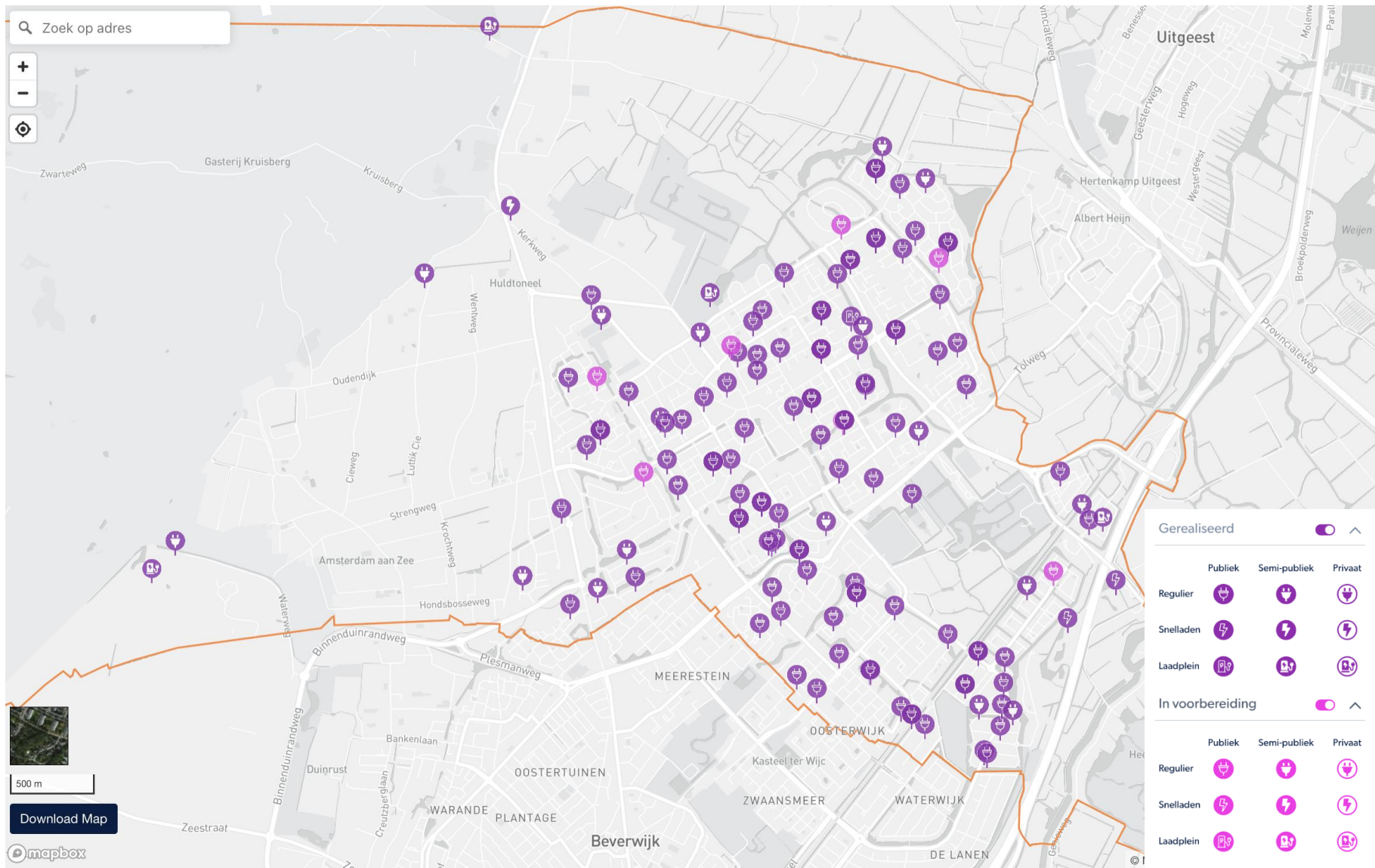
- Bevolkingsgroei resulteert in jaarlijkse toename (1,5%) van aantal personenauto's.
- Bezit van een eigen auto is voor het grootste deel van de huishoudens nog het uitgangspunt, maar het gebruik van deelauto's groeit de aankomende jaren.
- We verwachten dat ca. 6% van de parkeervakken in 2030 uitgerust is met een laadpunt. Brandstofauto's worden vervangen door elektrische voertuigen, waardoor de parkeerdruk niet toeneemt. Niettemin is de perceptie bij bewoners dat de parkeerdruk toeneemt en daarom wordt rekening gehouden parkeerdruk en parkeerbehoefte bij het plaatsen van laadpalen.
- De trend van hybride werken (ca. 50% thuiswerken en ca. 50% op kantoor werken) vraagt om voldoende laadinfrastructuur in woonwijken. Op dit moment zijn werkgevers daarom afwachtend met realisatie van laadinfrastructuur bij kantoren.

Prognose- en laadkaart reguliere laadinfrastructuur gemeente Heemskerk

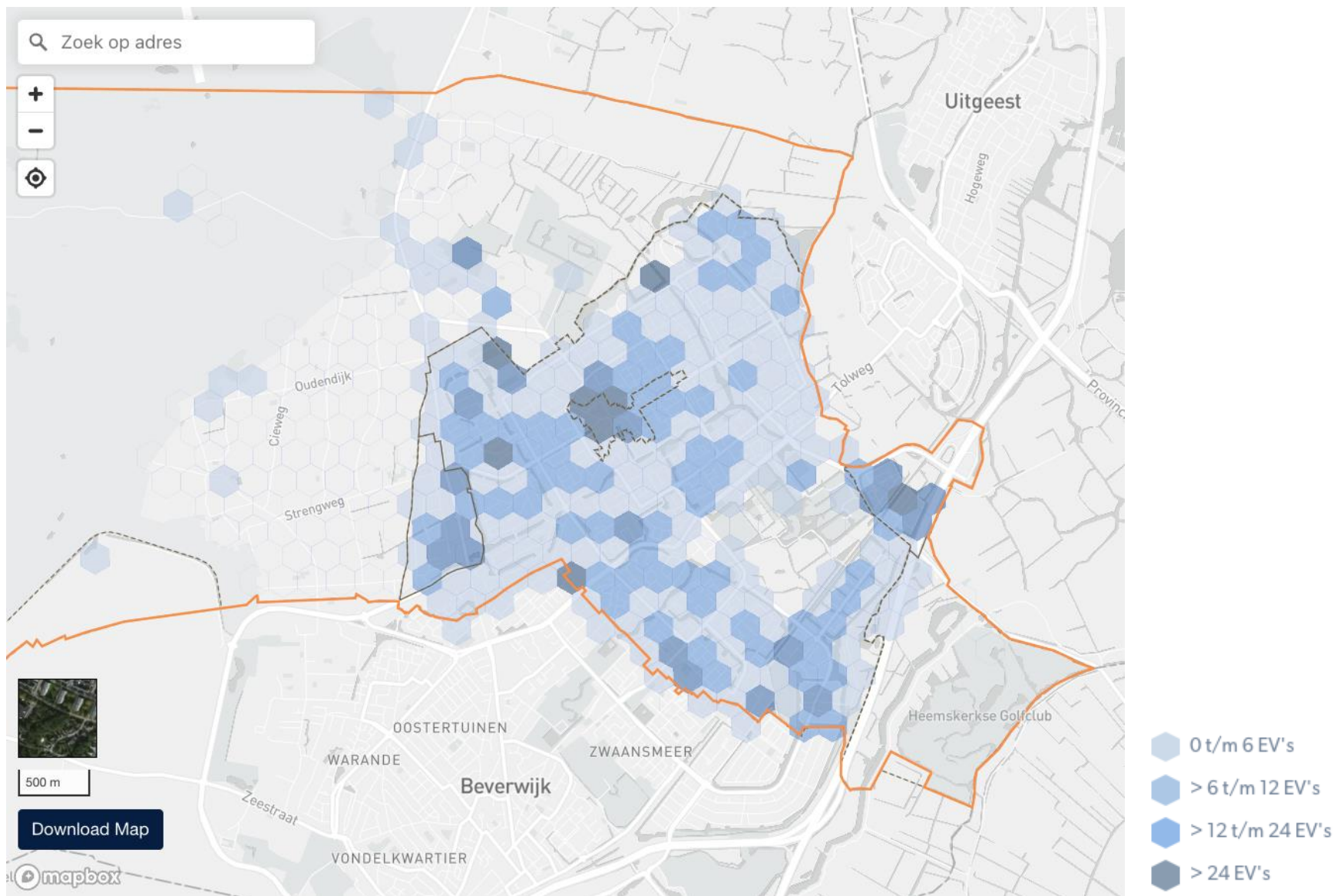
Op basis van het EVMaps systeem is een prognose opgesteld voor het aantal elektrische personenvoertuigen in 2025 en 2030. Met behulp van de plaatsingscriteria voor laadpalen (zie *Bijlage VI.ii Plaatsingscriteria*) zijn de toekomstige locaties ingetekend op parkeervakniveau. Deze laadpaallocaties zijn tevens beoordeeld door MRA-E en Total en waar nodig aangepast. Dit resulteert in de laadkaart. Wanneer de laadkaart het participatietraject heeft doorlopen, noemen we het een locatiekaart. Na het volledig (onherroepelijk) doorlopen van het verzamelverkeersbesluit wordt de laadkaart vastgesteld. Dit noemen we dan de vastgestelde locatiekaart. Op de volgende pagina's zijn afbeeldingen opgenomen uit het EVMaps portaal van de laadkaart³⁹. Bij een verzoek van een EV-rijder of wanneer er een datagestuurde laadpaal wordt geplaatst, dan wordt er een locatie uit de vastgestelde locatiekaart gekozen. In uitzonderlijke gevallen wordt hiervan afgeweken, bijvoorbeeld:

- Het kan gebeuren dat de vraag naar elektrisch laden op een bepaalde locatie hoger is dan bij het opstellen van de laadkaart werd verwacht. De gemeente neemt in dergelijke gevallen voor het plaatsen van de laadpaal een separaat verkeersbesluit.
- Het kan gebeuren dat wegens bezwaren bepaalde locaties uit de locatiekaart niet onder het genomen verzamelverkeersbesluit komen te vallen. Dit geldt alleen voor de laadpaallocaties die niet zijn opgenomen in de vastgestelde locatiekaart. De gemeente kan in dergelijke gevallen voor het plaatsen van de laadpaal een separaat verkeersbesluit nemen om plaatsing binnen acceptabele loopafstand te kunnen realiseren.

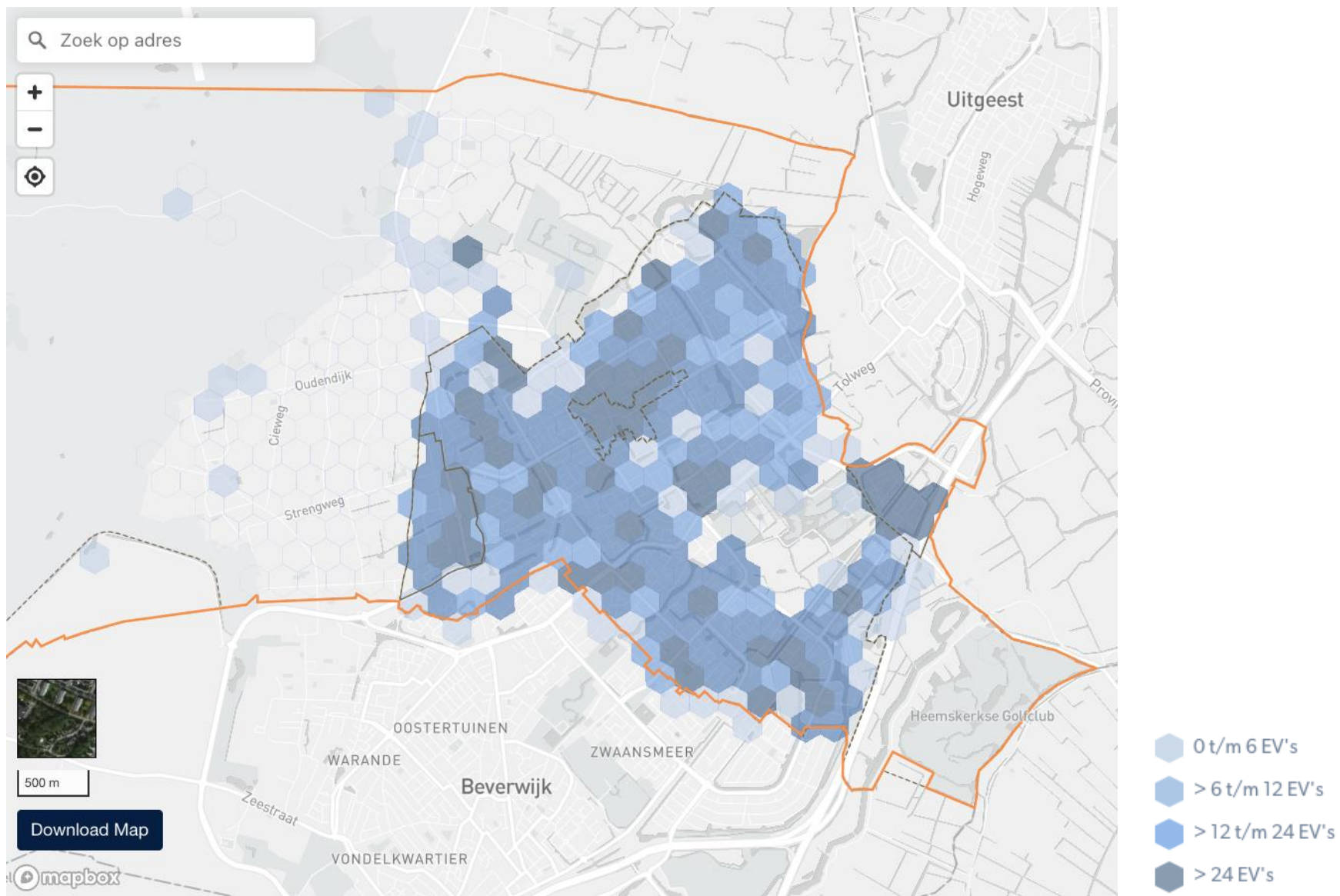
³⁹ Link: www.evmaps.nl/heemskerk



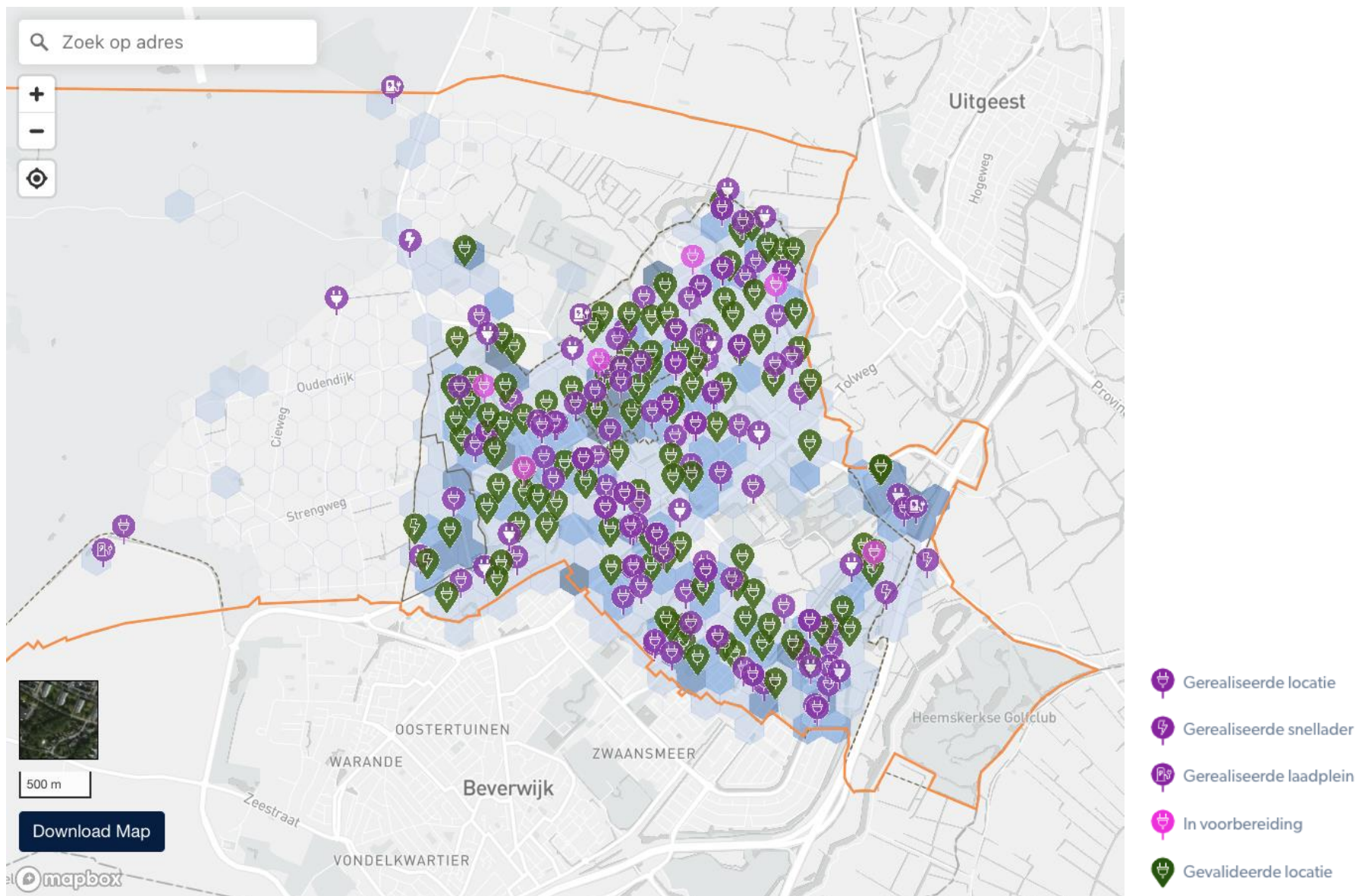
Figuur 11: Huidig laadnetwerk gemeente Heemskerk (www.evmaps.nl/heemskerk) (stand van zaken aug. 2023)



Figuur 12: Prognosekaart gemeente Heemskerk; jaartal 2025 (www.evmaps.nl/heemskerk) (stand van zaken aug. 2023).



Figuur 13: Prognosekaart gemeente Heemskerk; jaartal 2030 (www.evmaps.nl/heemskerk) (stand van zaken aug. 2023).



Figuur 14: Toekomst laadnetwerk gemeente Heemskerk (evmaps.nl/heemskerk). De locatievoorstellen zijn ingetekend o.b.v. de prognose 2025 (evmaps.nl/heemskerk) (stand van zaken aug. 2023).

Bijlage VI: Overzicht plaatsingsbeleid publieke reguliere laadinfrastructuur

Deze bijlage beschrijft het plaatsingsbeleid voor publiek regulier laden. Het gaat hierbij om publieke laadpunten die in de openbare ruimte worden gerealiseerd en maximaal een laadvermogen van 22 kW hebben.

VI.i Plaatsingsproces

Binnen de MRA-E concessie kunnen laadpalen vraaggestuurd, data-gestuurd en strategisch worden geplaatst.

Huidig lopende contracten MRA-E

Tabel 7 geeft een overzicht van de huidige contracten die lopen vanuit de MRA-E. De gemeente Heemskerk is bij deze contracten aangesloten. Indien de contracten aflopen, is de MRA-E verantwoordelijk voor een nieuw contract en betreft zij de gemeente hierbij.

Tabel 7 Overzicht concessies waar gemeente Heemskerk bij is aangesloten.

Concessie-nummer	Concessie-houder	Scope	Aantal in bedrijf	Maximale aantal	Status	Start-datum	Einddatum installatie	Einddatum exploitatie
2019-1	Pitpoint / Total Energies	Beheer	226	226	Aflopend - aanbesteding loopt	Jul 19	N.v.t. (beheer)	31-12-2024
2019-2	Pitpoint / Total Energies	Beheer	350	350	Actief	2020	Verlopen	30-9-2026
2020-2	Pitpoint / Total Energies	Plaatsing & Beheer	>3.000	10.000	Actief	2020	31-12-2023	31-12-2029
2021-1	Vattenfal	Beheer	244	244	Actief	Jan 21	N.v.t. (beheer)	30-6-2026
2022-2	Pitpoint / Total Energies	Beheer	347	347	Actief	Mrt 22	N.v.t. (beheer)	30-11-2028
2023-1	Ubitricity	Beheer	749	Optionele scope: 224	Actief	Juli 23	N.v.t. (beheer)	31-12-2029
2024-1	N.t.b.	Plaatsing & Beheer	0	17.500	Aanbesteding loopt	Mrt 24	28-02-2027 (optionele verlenging één jaar is mogelijk)	28-02-2034 (optionele verlenging één jaar is mogelijk)

Aanvraaggestuurd plaatsen

- 80-95% van de laadpalen.
- Gemeentelijke bijdrage: 0€ / laadpaal.

Bewoners en werkenden in Heemskerk kunnen een aanvraag indienen voor de uitbreiding van het laadnetwerk in de buurt van hun woning of werkplek. Deze aanvraag gaat via het aanvraagformulier op de website van de gemeente⁴⁰ of MRA-E⁴¹. Een verzoek voor een laadpaal wordt goedgekeurd als:

1. De aanvrager geen mogelijkheid heeft om op te laden op eigen terrein.
2. De aanvrager in de gemeente woont of meer dan 18 uur werkt.
3. De aanvrager over een elektrische auto⁴² bezit of een bewijs van aankoop/lease kan tonen.
4. Er geen laadpaal binnen 200 meter staat gerealiseerd⁴³, waarbij de volgende afwegingen gelden:
 - Goedkeuring van verzoek indien bezetting > 50%.
 - Afwijzen van verzoek bij een reeds lopende aanvraag.

In bijzondere gevallen kan de gemeente toestemming geven voor plaatsing van een laadpaal anders dan op de laadkaart aangegeven. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren indien de vraag naar elektrisch laden op een bepaalde locatie hoger is dan bij het opstellen van de laadkaart werd verwacht. De gemeente neemt in dergelijke gevallen voor het plaatsen van de laadpaal een separaat verkeersbesluit. Bovendien kan het gebeuren dat wegens bezwaren een bepaalde locatie op de laadkaart niet onder het genomen verzamelverkeersbesluit komt te vallen. De gemeente kan in dergelijke gevallen voor het plaatsen van de laadpaal een separaat verkeersbesluit nemen om plaatsing binnen acceptabele loopafstand te kunnen realiseren.

Op basis van de opgestelde laadkaart selecteert de gemeente een laadlocatie. In beginsel is dit de locatie waarvan de loopafstand tot woon- of werkadres het kortst is. De aanvrager kan zelf geen voorkeurslocatie aangeven. In het geval geen enkel locatievoorstel aansluit bij het laadpaalverzoek, stelt de gemeente Heemskerk samen met de *Charge Point Operator* (CPO, in dit geval Total Energies⁴⁴) en MRA-E een geschikte laadlocatie vast. Deze wordt vervolgens toegevoegd aan de voorgestelde laadlocaties en MRA-E portaal. De locatievoorstellen zijn afgestemd met belanghebbenden middels het participatieportaal. Het in uitvoering brengen van een nieuwe locatie wordt gecommuniceerd naar de omwonenden met een brief.

De locatie wordt vervolgens doorgezet naar de MRA-E en CPO, die indien nodig de locatie en laadbehoefte controleren en de realisatie in gang zet. De totale termijn van aanvraag tot realisatie duurt drie tot vijf maanden. Tabel 8 geeft de stappen van het plaatsingsproces weer.

Tabel 8: Plaatsings- en beheerproces publieke laadpalen.

Stap	Toelichting
1	E-rijder, deelauto-exploitant: Verzoek voor uitbreiding publieke oplaadinfrastructuur
2	Gemeente: Toetsing verzoek

⁴⁰ <https://www.heemskerk.nl/aanvragen-en-regelen/oplaadpunt-voor-elektrische-auto#:~:text=Via%20het%20formulier%20kunt%20u,die%20in%20de%20gemeente%20werken>

⁴¹ <https://laadpaal.mrae.nl/>

⁴² Een elektrisch voertuig met een minimale actieradius van 45 km.

⁴³ Binnen MRA-E concessie is 200 tot 300m loopafstand mogelijk. Gemeente Heemskerk kiest voor 200m loopafstand t.b.v. een dekkend laadnetwerk.

⁴⁴ Op dit moment is Total Energies de CPO. Op het moment dat de MRA-E een nieuwe contractant via een concessie selecteert, zal de gemeente met de nieuwe CPO en MRA-E een geschikte laadlocatie vaststellen.

3	<p>Gemeente: locatievoorstel o.b.v. laadkaart.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uitgangspunt (~90% van de gevallen): een gevalideerde laadlocatie uit de vastgestelde locatiekaart wordt gekoppeld aan een verzoek van een e-rijder. • Uitzonderingen (~10% van de gevallen): door mogelijke bezwaren (bijv. in het geval dat er niet binnen 200m een laadpaal locatie in de vastgestelde locatiekaart is ingetekend) of door extra laadbehoefte (zie onderstaande de voorwaarden voor datagestuurd plaatsen). • In bijzondere gevallen kan de gemeente toestemming geven voor plaatsing van een laadpaal anders dan op de vastgestelde locatiekaart aangegeven. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren indien de vraag naar elektrisch laden op een bepaalde locatie hoger is dan bij het opstellen van de vastgestelde locatiekaart werd verwacht. De gemeente neemt in dergelijke gevallen voor het plaatsen van de laadpaal een separaat verkeersbesluit. Bovendien kan het gebeuren dat wegens bezwaren een bepaalde locatie op de laadkaart niet onder het genomen verzamelverkeersbesluit komt te vallen. De gemeente kan in dergelijke gevallen voor het plaatsen van de laadpaal een separaat verkeersbesluit nemen om plaatsing binnen acceptabele loopafstand te kunnen realiseren.
4	<p>MRA-E & netbeheerder: Controle locatievoorstel + check laagspanningsnet Notitie: <i>deze stap is ook nodig wanneer een locatie uit de laadkaart wordt geselecteerd.</i></p>
5	<p>Concessiehouder: Locatieadvies Let op: <i>deze stap is alleen nodig indien dit een nieuwe locatie betreft die nog niet op de laadkaart staat.</i></p>
6a	<p>Gemeente: Publicatie verkeersbesluit (loopt parallel aan 6b) Let op: <i>deze stap is alleen nodig als voor de betreffende locatie geen onderdeel uitmaakte van een eerder een verkeersbesluit is genomen.</i></p>
6b	<p>Concessiehouder: Aanvraag netaansluiting (loopt parallel aan 6a)</p>
7	<p>Gemeente: Definitief verkeersbesluit Let op: <i>deze stap is alleen nodig indien dit een nieuwe locatie betreft die nog niet op de laadkaart staat.</i></p>
8	<p>MRA-e: Acceptatie MRA-E (check op: o.a. andere uitstaande aanvragen)</p>
9	<p>Exploitant: Realisatie plannen</p>
10	<p>Exploitant: Locatie voorbereiden Gemeente: Plaatsing tegel. Let op: <i>indien er sprake is van twee aangrenzende laadvakken, dan wordt in 1^e instantie middels het onderbord in beginsel slechts één laadvak aangewezen. Een tweede laadvak wordt aangewezen als de laadbehoefte hierom vraagt. De regioadviseur van MRA-E en de gemeente kan dit signaleren o.b.v. monitoringsgegevens op bestaande laadpalen of o.b.v. meerdere verzoeken van e-rijders.</i></p>
11	<p>Concessiehouder: in bedrijf stellen & oplevering</p>

Datagestuurd plaatsen

- 5-15% van de laadpalen.
- Gemeentelijke bijdrage: 0€ / laadpaal.

Naast aanvragen kunnen de gemeente en de MRA-E tevens op basis van gebruikscijfers besluiten om een opdracht in te dienen bij de concessiehouder voor uitbreiding van het laadnetwerk. Hiervoor gelden de volgende grenswaarden:

1. ***'Voorwaarden gezamenlijk aanleg laadinfra', overeenkomst tussen gemeente en MRA-Elektrisch***

- Verplichting om 2e parkeervak aan te wijzen als van het ene parkeervak dat al gereserveerd is de bezettingsgraad hoger dan 40% is gedurende twee maanden of meer⁴⁵. De MRA-E stelt per kwartaal een lijst met locaties op waarbij de bezettingsgraad boven deze bezetting valt. De lijst deelt zij ieder kwartaal met de gemeente.

2. ***Concessie MRA-Elektrisch – Total, gemeenten zijn hier ook aan gebonden via bepaling in de 'Voorwaarden gezamenlijke aanleg laadinfra' (zie hierboven)***

- Bij het beoordelen van verzoek van een e-rijder voor uitbreiding netwerk: 'Indien al één of meer oplaadobjecten of laadpleinen aanwezig zijn binnen 200 meter loopafstand, wordt hiernaar verwezen indien de bezetting van deze oplaadobjecten gemiddeld <50% (over 24 uur) bedroeg gedurende de voorafgaande drie maanden. De bezettingsgraad per oplaadobject wordt als volgt berekend: gerealiseerde connectietijd per oplaadpunt in drie kalendermaanden / (totale tijd in drie kalendermaanden x aantal oplaadpunten in oplaadobject of laadplein).

3. ***Analyse Total – criteria datagestuurd plaatsen***

Voor de analyse van datagestuurd bijplaatsen hanteert de MRA-E de volgende werkwijze:

- i. Als eerste stap selecteren we de best presterende palen op basis van geladen volume (kWh) van de laatste 6 maanden. Alle laadpalen met een volume tussen de 4.800 en 18.000 kWh worden hiervoor geselecteerd. Dit komt neer op een gemiddeld aantal kWh per maand van 800 tot 3.000. Dit gemiddelde geeft aan dat een laadpaal over een langere periode goed gebruikt wordt.
- ii. Vervolgens wordt er gekeken naar een groep van laadpalen binnen een straal van 250 meter. Hierbij wordt gekeken naar de bezettingsgraad van zowel een individuele laadpaal, als het cluster van laadpalen waarin deze zich bevindt.
 - Wanneer een laadpaal EN de groep van de palen beide een bezettingsgraad hebben die hoger is dan 40%, doet Total een datagestuurd locatievoorstel. Het door Total gedane locatieverzoek kan afwijken van de locaties op de laadkaart. Dan wordt in overleg een separaat verkeersbesluit voorbereid.
 - Bij groepen van slechts 1 laadpaal, wordt ook gekeken naar het aantal unieke gebruikers in de periode van de laatste 6 maanden. Als deze boven de 8 is, doet Total een datagestuurd locatievoorstel.

⁴⁵ Het aantal unieke gebruikers is geen parameter.

Strategische plaatsen

- 1-5% van de laadpalen.
- Strategische locaties & laadpleinen: o.a. bezoekerscentra, OV-knooppunten, nieuwbouwprojecten of basisdekking.
- Gemeentelijke bijdrage laadpaal: 1000 € / laadpaal (prijspeil 2022).
- Gemeentelijke bijdrage laadplein: 1000 € / laadpunt (prijspeil 2022).

Strategische laadpalen en laadpleinen kunnen worden geplaatst wanneer op een specifieke locatie toekomstige laadbehoefte wordt verwacht of ten behoeve van basisdekking. Het kan hierbij gaan om bijvoorbeeld bezoekerscentra, OV-knooppunten en nieuwbouw- of herontwikkelingsprojecten.

N.B. de gemeente Heemskerk plaatst tot 2025 geen strategische laadpalen. Bij de actualisatie van het laadprogramma zal deze keuze worden heroverwogen.

VI.ii Plaatsingscriteria

Voor de exacte locatie van de laadpaal (t/m 22 kW) wordt binnen de MRA-E concessie een aantal standaard criteria en eisen toegepast. Deze zijn onder te verdelen in drie categorieën: strategische locatie, installatie en onderhoud en gebruiksvriendelijkheid en veiligheid⁴⁶.

Voor de exacte locatie van de snellader wordt binnen de MRA-E concessie een aantal standaard criteria en eisen toegepast⁴⁷.

VI.iii Nieuwbouw – publiek parkeren

Uitwerking afspraken Raamovereenkomst publieke oplaadobjecten tussen MRA-Elektrisch en TotalEnergies Marketing Nederland B.V. t.b.v. realisatie strategische laadpalen bij gebiedsontwikkeling. Dit heeft geresulteerd in de Notitie Realisatie publieke laadobjecten bij gebiedsontwikkeling⁴⁸. De uitgangspunten en voorwaarden staan hieronder opgesomd.

Uitgangspunten:

- Zorgen voor minimaal dekkend netwerk van publieke laadinfrastructuur bij oplevering gebiedsontwikkeling.
- Gebiedsontwikkeling kan bestaan uit zowel inbreidings- als uitbreidingslocaties.
- Bij gebiedsontwikkeling bestaat het merendeel uit woningbouw en aantal nieuwe woningen is minimaal 30. Indien dit het geval is, wordt in het nieuwbouwwijk laadpalen gerealiseerd. Hoeveel laadpalen worden gerealiseerd, hangt af van het aantal openbare parkeerplekken (zie eerste bullet onder voorwaarden).
- Duidelijk onderscheid te maken tussen:
 - 'Te realiseren publieke laadpalen' door Total bij oplevering (deel)gebied.
 - 'Voorkeurslocaties' toekomstige publieke laadpalen tot 2030.
- Total Energies plaatst de laadpaal kosteloos. Hier zijn dus geen kosten aan verbonden voor de gemeente.

⁴⁶ Zie: Criteria en eisen bij locatiebepaling door gemeenten en MRA-Elektrisch (MRA-E; versie feb, 2022).

⁴⁷ Zie: Bijlage 13 Locatiecriteria en inrichtingskaders Snellaadlocaties. Link: <https://www.tenderned.nl/aankondigingen/overzicht/296624/documenten>.

⁴⁸ Bron: Notitie Realisatie publieke laadobjecten bij gebiedsontwikkeling (MRA-E, januari 2022).

Voorwaarden:

Algemeen

- Eenduidige afspraak over hoeveelheid te realiseren publieke laadpalen bij oplevering:
 - Het percentage openbare parkeerplaatsen dat bij oplevering van een gebiedsontwikkeling is voorzien van een publieke oplaadpunt is in ieder geval gelijk aan 2% (jaargang 2022), elk jaar na 2022 te verhogen met 0,5 procent én,
 - Maximale loopafstand (dan wel hemelsbrede afstand) tot laadpunt is gelijk aan afstand o.b.v. gemeentelijk beleid (200 – 300 meter), dan wel een nader tussen MRA-E en Total overeengekomen kleinere afstand;
- Locaties te realiseren publieke laadpalen bij oplevering liggen maximaal 25m van LS-net, bij voorkeur 5m en bij voorkeur vrij van obstakels en bij voorkeur vrij van bestrating;
- Locaties te realiseren publieke laadpalen bij oplevering zijn zo gelegen dat deze zijn uit te breiden naar 2 of 3 laadpalen (en deze uitbreiding wordt opgenomen als voorkeurslocaties);
- Voorbereiding van ondergrondse infrastructuur voor voorkeurslocaties bestaat in principe uit LS-net nabij de locatie van een laadpaal ten behoeve van netaansluiting voor vermogen/energievraag die in 2030 verwacht kan worden, te weten 9% parkeervakken met een laadpunt. Bij uitzondering kunnen – in plaats van directe aansluiting op het LS-net – mantelbuizen naar de parkeervakken worden toegepast, mits de uitzondering wordt onderbouwd en goedgekeurd door gemeente en MRA-E.

VI.iv Verlengd Privaat Aansluitpunt (VPA)

Laadpalen in de publieke ruimte die worden aangesloten op een private netaansluiting (VPA's) zijn alleen voor bewoners in Woongebieden toegestaan onder specifieke voorwaarden.

Definitie VPA

Een laadpunt geplaatst in de openbare ruimte dat is aangesloten achter de meter van een elektrische installatie van een gebouw (bv. woonhuis of bedrijfspand).



Figuur 15: Verlengd Private Aansluiting

Als gemeente zou je moeten faciliteren, omdat

- Faciliteren van schoon vervoer.
- Minder "opzichtige" openbare laadpalen in drukke woongebieden.
- Efficiënt ruimtegebruik.
- Gehandicapten de mogelijkheid moeten krijgen te kunnen laden op de aan hun toegekende gehandicapten parkeerplaats op kenteken.
- VPA voorziet in een alternatief bij het achterblijven van de uitrol van voldoende publieke laadpalen of het onvoldoende beschikbaar zijn van publieke laadpalen.

- VPA is een prima alternatief voor ongelukkige gedoogsituaties, zoals een losse kabel over het trottoir of ongewenste objecten in de openbare ruimte.
- De investering in de realisatie van het VPA wordt doorgaans gedaan door de eigenaar van het VPA. Daartegenover staat een lager tarief voor laden, omdat geladen wordt tegen het reguliere stroomtarief. In bepaalde gevallen kan een VPA een financieel voordeel voor de gebruiker opleveren.
- VPA past goed bij het beeld van de faciliterende overheid die burgerinitiatieven stimuleert en is een logische tussenstap tussen laden op eigen terrein en laden bij een openbare laadpaal.
- Het is mogelijk om een directe koppeling te maken met achter dezelfde aansluiting opgewekte zonne-energie.

Als gemeente zou je NIET moeten faciliteren, omdat

- Aansprakelijkheid: laadpunten in de publieke ruimte zijn door natrekking eigendom van de gemeente, tenzij dit geregeld wordt door middel van opstal of erfpacht. De gemeente blijft in het geval van een VPA echter de ogenschijnlijke 'bezitter' en daarmee ook de aansprakelijke partij. De gevolgen van die aansprakelijkheid kan een gemeente middels een private overeenkomst (modelcontract) grotendeels bij de aanvrager van het VPA neerleggen. Hiermee is het risico niet tot nul gereduceerd, maar de kans op een incident en de mogelijke gevolgen daarvan worden wel zeer klein geacht.
- Toegankelijkheid.
- Claimgedrag parkeerplaats.
- Verrommeling openbare ruimte.

De gemeente faciliteert daarom twee categorieën gebruikers

- Bij gehandicaptenparkeren op kenteken, indien GPPK (vrijwel) grenst aan eigen terrein; of
- Gewenste laadlocatie ligt "direct" aan privaat terrein in woongebied.

Gebruik VPA

Onderstaande tekst wordt opgenomen in de Algemeen Plaatselijke Verordening:

1. Het is verboden zonder voorafgaande toestemming van het college een Verlengd Privaat Aansluitpunt (VPA) te gebruiken.
2. Dit verbod is niet van toepassing indien:
 - a. de afstand tussen de laadlocatie en het private terrein minder dan 0,70 meter bedraagt;
 - b. de laadlocatie geen gevaar of hinder oplevert voor de weggebruiker; en
 - c. het beoogde gebruik geen gevaar oplevert voor de bruikbaarheid van de weg of voor het doelmatig en veilig gebruik daarvan, dan wel een belemmering kan vormen voor het doelmatig beheer en onderhoud van de weg.

Voorwaarden voor toestemming gebruik VPA

Er dient voor het verkrijgen een VPA goedkeuring te worden gevraagd aan burgemeester en wethouders, middels het formulier "Gebruik VPA aanvragen".

1. Goedkeuring wordt alleen verleend indien:
 - a. bewoners niet op eigen terrein / de eigen oprit kunnen laden;
 - b. de laadlocatie wordt gerealiseerd in het woongebied bij het woonadres van de aanvrager en niet is gelegen in een blauwe zone;
 - c. de EV-rijder moet de op te laden auto verkeersveilig en niet hinderlijk kunnen parkeren tijdens het laden;
 - d. de laadlocatie als parkeergelegenheid door iedereen te gebruiken blijft. Na laden ruimt de bewoner de kabel op, om aan te geven dat de parkeergelegenheid niet van de bewoner is;

- e. de laadlocatie direct grenst aan het perceel van de bewoner dan wel hiervan is afgescheiden door alleen een stoep (met een maximumbreedte van 2,50 meter) of (semi)verharding niet ten dienste van het rijdend verkeer. Dus geen tussenruimte van een gras- of groenstrook, weg of fietspad;
 - f. het oplaadpunt staat op het eigen (huur) terrein van de bewoner of is bevestigd aan de gevel van de woning van de aanvrager. Gemeenschappelijke terreinen in bezit van een VVE worden hierbij niet aangemerkt als eigen terrein van de aanvrager;
 - g. als de afstand tussen de parkeerplek en de kavelgrens 0,70 – 2,50 meter dient de EV-rijder de laadplek aan te vragen bij de gemeente. De gemeente zorgt dan voor een kabelgoot zodat de EV-rijder op een verkeersveilige wijze kan laden. De gemeente brengt de aanlegkosten (zie onderstaand) van de kabelgoot inclusief de administratieve lasten in rekening bij de aanvrager. De kabelgoot wordt geplaatst nadat de gemeente de aanlegkosten heeft ontvangen. De (semi)verharde ruimte tussen de parkeerplek en de kavelgrens mag niet in gebruik zijn van rijdend verkeer. De EV-rijder dient bij aanwezigheid van een kabelgoot deze te gebruiken.
 - h. de oplaadlocatie binnen 2 jaar niet strijdig is met een verwachte ruimtelijke herinrichting; en
 - i. de omwonenden van percelen binnen een afstand van 15 meter van de oplaadlocatie akkoord gaan met de aanwezigheid van de oplaadlocatie, dan wel de gemeente een bezwaar hier tegen ongegrond verklaart.
2. Aan het hebben van een laadlocatie kunnen geen rechten worden ontleend. De laadlocatie blijft openbaar te gebruiken, ieder mag hier parkeren. Indien de gemeente binnen 2 jaar de laadlocatie wil verwijderen, worden de in rekening gebrachte aanlegkosten aan de aanvrager terugbetaald. De gemeente blijft eigenaar van de kabelgoot.
 3. Het niet-commercieel laten gebruiken van de VPA door derden is toegestaan, mits dit niet leidt tot overlast.
 4. Beëindiging goedkeuring.
 - a. De elektrische kabel dient in goede staat te zijn. Indien de staat van de kabel door de gemeente als onvoldoende wordt gezien, wordt de kabelgoot verwijderd en mag de oplaadlocatie niet langer als zodanig worden gebruikt.
 - b. Indien elektrisch geladen wordt zonder gebruikmaking van de kabelgoot mag de oplaadlocatie niet langer gebruikt worden voor laden.
 - c. Bij aanwezigheid van een kabelgoot dient de aanvrager wanneer geen gebruik meer wordt gemaakt van de VPA dit zo spoedig mogelijk te melden aan burgemeester en wethouders, zodat de kabelgoot kan worden verwijderd.

Administratief regelen:

Aanvraagformulier "Gebruik VPA aanmaken" en behandeling opnemen in het mandaatbesluit.

Kosten VPA:

Kosten aanleg kabelgoot (incl. later verwijderen) en administratieve lasten bedragen:

- € 120 bij lengte tot 1,20 meter uit de perceelsgrens.
- € 240 bij lengte van 1,20-2,40 meter uit de perceelsgrens.

Deze bedragen blijven van toepassing zolang aanlegkosten niet zijn opgenomen in de legesverordening.

Bijlage VII: Overzicht formats MRA-E

De gemeente maakt waar nodig gebruik van de formats die door de MRA-E ter beschikking worden gesteld. Voor informatie omtrent laden in VvE's staan deze formats op <https://vveladen.nl/>. Actualisatie van de formats vindt plaats op deze website.

Het betreft de volgende formats:

- Stappenplan Laadoplossingen voor elektrische auto's binnen de VvE (versie 20-04-2023)
- Werkplan 'realisatie laadinfrastructuur' (versie 20-04-2023)
 - Bijlage 5.1 bij het werkplan: modellen gemeenschappelijke laadpunten
 - 5.1.1 Model oproeping vergadering van eigenaars
 - 5.2.2 Model stemvolmacht
 - 5.2.4 Model notulen
 - Bijlage 5.2 bij het werkplan: modellen privé-laadpunten
 - 5.2.1 Model oproeping vergadering van eigenaars
 - 5.2.2 Model stemvolmacht
 - 5.2.3 Modelovereenkomst tussen VvE en gebruiker voor plaatsing op gemeenschappelijk gedeelte
 - 5.2.4 Model notulen
 - 5.2.5 Modelbepaling huishoudelijk reglement