

Uitvoeringskader Gebiedsgerichte Laadinfrastructuur Gemeente Venlo 2024 – 2030



Datum: 09-04-2024



Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1. Aanleiding	4
1.2. Leeswijzer	6
2. Landelijke ontwikkelingen	7
2.1. De energietransitie	7
2.2. Netcapaciteit	7
2.3. Elektrisch vervoer	9
3. Landelijke, regionale en lokale kaders	11
3.1. Nationale Agenda Laadinfrastructuur en Samenwerkingsregio Zuid.....	11
3.2. Regionale beleidskaders.....	11
3.3. Lokale beleidskaders	12
4. De opgave.....	15
4.1. Stand van zaken en prognoses	15
Elektrische auto's	15
Laadinfrastructuur.....	16
Gebiedsgerichte prognoses.....	18
5. Algemene uitgangspunten voor laadinfrastructuur	19
5.1. De Ladder van laden.....	19
5.2. Snelladen	21
5.3. Verlengd Private Aansluitingen (VPA's).....	22
5.4. We faciliteren het gebruik van verschillende typen (elektrisch) vervoer	23
5.5. Nieuwbouw en herstructurering.....	24
5.6. Innovaties en pilots	24
5.7. Betrekken belanghebbenden	25
5.8. Laadinfrastructuur voor de Fiets	25
6. Plaatsingsbeleid publieke laadpalen	26
6.1. Plaatsingsstrategie	27
6.2. Plaatsingscriteria	31
Bijlage 1. Te Betrekken partijen	33
Bijlage 2. Kansrijke snellaadlocaties in de gemeente Venlo	34
Bijlage 3. Beslisboom plaatsing laadinfrastructuur gebied 'Wijken'	35

1. Inleiding

Ter introductie beschrijven we de aanleiding voor het opstellen van dit beleid en we delen onze visie op laadinfrastructuur.

1.1. Aanleiding

In de Nationale Klimaatwet zijn de doelen voor de verduurzaming van Nederland opgenomen. Dit is het verminderen van de CO₂ uitstoot met 49%¹ ten opzichte van 1990 en van 95% in 2050. In het nationale Klimaatakkoord zijn afspraken gemaakt over hoe we deze doelstellingen kunnen halen. Dit is gedaan voor verschillende thema's, waaronder mobiliteit.

De verduurzaming van de mobiliteit kan op verschillende manieren worden vormgegeven. Zo kan het aantal mobiliteitsbewegingen worden verminderd, bijvoorbeeld door meer thuis te werken of woon-werk afstanden te verkorten. Daarnaast kan er verduurzaamd worden door over te stappen op andere manieren van vervoer, bijvoorbeeld door vaker de fiets te pakken. De laatste optie is om de vervoersbewegingen van vervuilende vervoersmiddelen, zoals auto, minder vervuilend te maken. De overstap van fossiel aangedreven auto's naar elektrische auto's valt in de laatste categorie.

De overstap naar elektrisch vervoer zorgt niet alleen voor een vermindering van de CO₂-uitstoot, maar ook tot een verbetering van de luchtkwaliteit. Elektrische voertuigen stoten namelijk ook minder fijnstof en stikstof uit dan fossiel aangedreven voertuigen. Hiermee draagt de overstap naar elektrisch vervoer bij aan de doelen die gesteld zijn in het Schone Lucht Akkoord (SLA) dat Venlo heeft ondertekend.

Daarnaast kan de overstap naar elektrische vervoer ook de leefbaarheid van de gemeente verbeteren. Elektrische voertuigen maken significant minder geluid dan fossiel aangedreven voertuigen. Hierdoor levert verkeer minder geluidsoverlast op.

Om de groei van elektrische vervoer zo goed mogelijk te faciliteren en om de overstap naar elektrisch rijden aantrekkelijker te maken, is het belangrijk om de benodigde laadinfrastructuur op orde te hebben. In dit document wordt een uitvoeringskader uitgewerkt met aandacht voor een gebiedsgerichte aanpak, waardoor we bij de realisatie van laadinfrastructuur kunnen aansluiten bij de specifieke kenmerken van het gebied. We onderscheiden in verschillende gebieden een verschillende aanpak en we houden rekening met andere beleidsopgaven en beleidskeuzes zoals het parkeerbeleid en strategie. We houden we de volgende aanpak op de plaatsing van laadinfrastructuur in ons achterhoofd:

Visie

We faciliteren elektrisch vervoer in onze gemeente door een dekkend netwerk van voldoende laadinfrastructuur dat zorgvuldig wordt ingepast in de openbare ruimte. Ook hebben we oog voor de ontwikkeling van voldoende laadinfrastructuur in de private ruimte. Zo dragen we bij aan een duurzame, schone, en leefbare gemeente.

¹ Het huidige kabinet gaat dit ophogen naar een reductie van 55% in 2030.

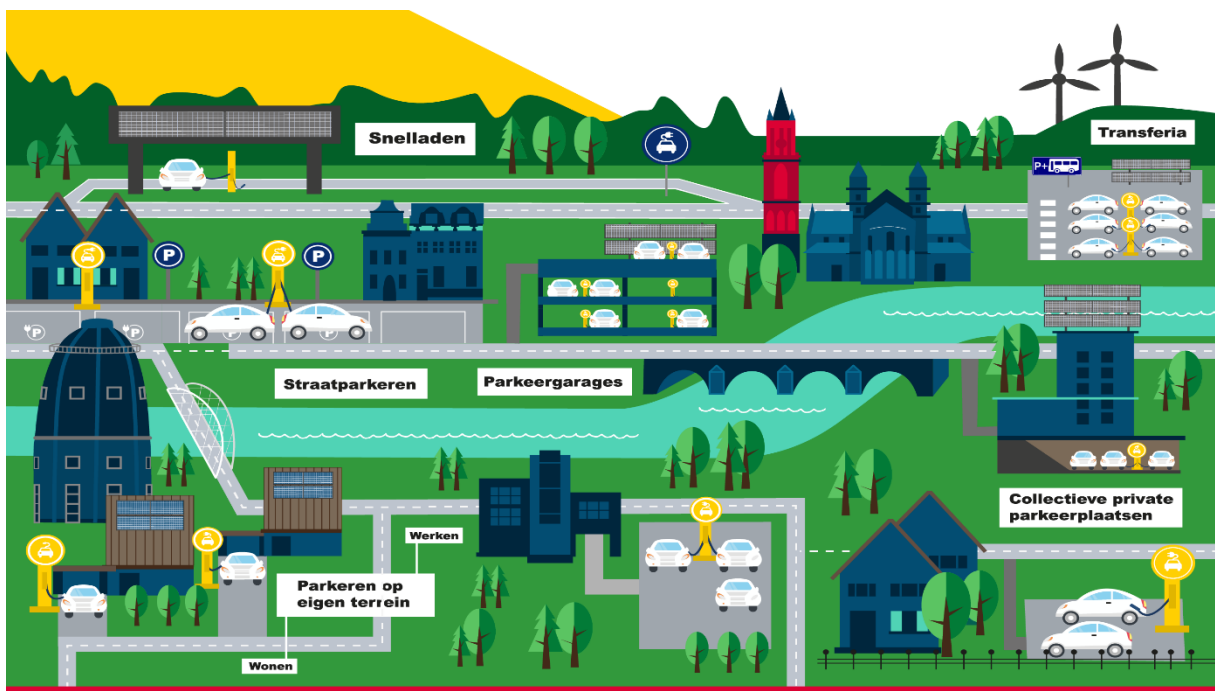
De scope

Dit kader richt zich voornamelijk op de groei van elektrisch personenvervoer, omdat dit veruit de grootste groep elektrische voertuigen is. Andere modaliteiten komen beperkt aan bod in dit uitvoeringskader.

Op elke locatie waar personenauto's parkeren ontstaat ook een behoefte aan laadinfrastructuur. Hierbij gaat het om private, publieke en semipublieke locaties zoals:

- Opritten bij grondgebonden woningen;
- Parkeerterreinen of kelders van appartementencomplexen;
- Transferia en parkeergarages;
- Parkeerterreinen bij bedrijven;
- Collectieve private parkeerterreinen;
- Straatparkeren in de openbare ruimte.

De rol en taak van de gemeente is voor elke categorie anders. Als het gaat om de private en semipublieke ruimte heeft de gemeente met name een informerende en faciliterende rol. T.a.v. de publieke ruimte heeft de gemeente een sleutelpositie om hier te zorgen voor voldoende laadinfrastructuur.



In de periode van 2020 tot en met medio 2024 is de plaatsing van publieke laadinfrastructuur in Venlo geregeld via de collectieve concessie met Vattenfall. Dit betekent dat Vattenfall in principe de enige partij is die publieke laadinfrastructuur in de gemeente Venlo plaatst. De provincie Brabant en Limburg hebben het initiatief genomen om een nieuwe collectieve aanpak te organiseren, waarbij de gemeente Venlo opnieuw is aangehaakt.

1.2. Leeswijzer

- Het volgende hoofdstuk beschrijft de bredere landelijke ontwikkelingen waarbinnen de ontwikkeling van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur zich afspeelt.
- Hoofdstuk 3 beschrijft de landelijke, regionale en lokale kaders.
- Hoofdstuk 4 zoomt in op opgave die er ligt m.b.t. de ontwikkeling van elektrisch vervoer en de bijbehorende laadinfrastructuur.
- Hoofdstuk 5 beschrijft de algemene uitgangspunten voor de laadinfrastructuur.
- Hoofdstuk 6 beschrijft de gebiedsgerichte aanpak voor publieke laadinfrastructuur.

2. Landelijke ontwikkelingen

In dit hoofdstuk beschrijven we relevante trends en ontwikkelingen rondom elektrisch vervoer. Het beleid dient hier namelijk rekening mee te houden en zoveel mogelijk bij aan te sluiten.

2.1. De energietransitie

Momenteel zit Nederland midden in een energietransitie. Dit is de overgang van fossiele brandstoffen naar duurzame energiebronnen zoals wind en zon. Hierbij wordt ook overgegaan van fossiele brandstoffen als energiedrager naar alternatieve energiedragers die vaak elektrisch zijn, zoals ook het geval is bij auto's. Elektrisch vervoer speelt hierdoor belangrijke rol in de energietransitie.

Elektrisch vervoer draagt bij aan de opgave om de CO₂-uitstoot van mobiliteit (van ca. 247 kiloton in 2019) in de gemeente Venlo te reduceren. De elektriciteitsvraag neemt weliswaar toe door de elektrificatie van voertuigen, maar dit is een schonere en efficiëntere energievorm dan fossiele brandstof waardoor de totale CO₂-uitstoot afneemt. Zelfs wanneer grijze stroom gebruikt wordt, maar zeker wanneer de elektriciteit afkomstig is van duurzame energiebronnen.

2.2. Netcapaciteit

Een steeds prominenter probleem in de energietransitie is dat het elektriciteitsnet op specifieke momenten overbelast is (zie ook 'transportschaarste'). Dit komt door een steeds grotere vraag en/of aanbod van elektriciteit. Door elektrificatie van voertuigen neemt de belasting op het elektriciteitsnet toe. Tegelijkertijd kan de elektrische auto ook oplossingen hiervoor bieden. Door te spelen met het tijdstip en het vermogen van het laden (slim laden) kan laadinfrastructuur bijdragen aan de flexibiliteit in het elektriciteitsnet. Elektrisch vervoer kan daarnaast ook een rol spelen bij het balanceren van energievraag en -aanbod en het opvangen van bijvoorbeeld een overschot aan zonne-energie (als een 'batterij op wielen').

Er wordt momenteel al volop geëxperimenteerd op dit gebied, bijvoorbeeld door elektrische auto's terug te laten leveren aan het elektriciteitsnetwerk of als buffer in te zetten bij een overschot aan duurzame zonne-energie. Dit gebied is momenteel nog volop in ontwikkeling en de komende jaren zullen uitwijzen waar de potentie het grootst is. De twee technieken met de grootste potentie op dit vlak zijn slim laden en Vehicle to Grid.

Slim laden

Slim laden is het veranderen van de laadsnelheid door een externe factor. Er zijn verschillende manieren waarop dit kan worden toegepast. Slim laden kan worden ingezet om de druk op het elektriciteitsnet te verminderen, bijvoorbeeld door langzamer te laden wanneer de druk op het elektriciteitsnet hoog is of juist sneller laden als er een overschot aan duurzame energie is. Alle laadpalen die geplaatst zijn in de collectieve concessie met Vattenfall zijn technisch in staat om slim te laden.

Daar waar mogelijk wordt actief ingezet op verschillende pilots rond laadinfrastructuur en volgen deze ontwikkelingen op de voet. Hiermee doen we zoveel mogelijk kennis en ervaring op om hierop in te spelen en waar nodig ons beleid op aan te passen. Het is in ieder geval van belang dat de mogelijke impact nu al mee wordt genomen in de Regionale Energie Strategie (RES) voor Noord- en Midden-Limburg. Er zal daarom regelmatig afstemming plaatsvinden met de RES-werkgroep.

V2G (Vehicle to Grid)

Vehicle-to-Grid betekent dat de batterij van de auto wordt gebruikt om elektriciteit op te slaan en ook weer terug te leveren. De auto wordt dus gebruikt als een 'batterij op wielen'. Hiermee wordt de druk op het elektriciteitsnet verminderd.

2.3. Elektrisch vervoer

Het aandeel elektrische voertuigen neemt landelijk toe. De verwachting is dat deze trend zich de komende jaren en decennia steeds sterker zal voortzetten. Vanwege de voordelen van elektrisch vervoer wordt de overstap naar elektrisch vervoer gestimuleerd door het rijk. Zo is op nationaal niveau bepaald dat alle nieuw verkochte personenauto's per 2030 emissievrij moeten zijn. Elektrische auto's zijn hierin de meest logische en doorontwikkelde optie. Ook worden elektrische auto's steeds betaalbaarder en toegankelijker voor een groter publiek. Dit komt door een groter aanbod aan (type) auto's, subsidieregelingen, verbeterde batterijen en een opkomende tweedehands markt. De verwachting is dat in 2050 vrijwel alle personenvoertuigen elektrisch aangedreven zijn.

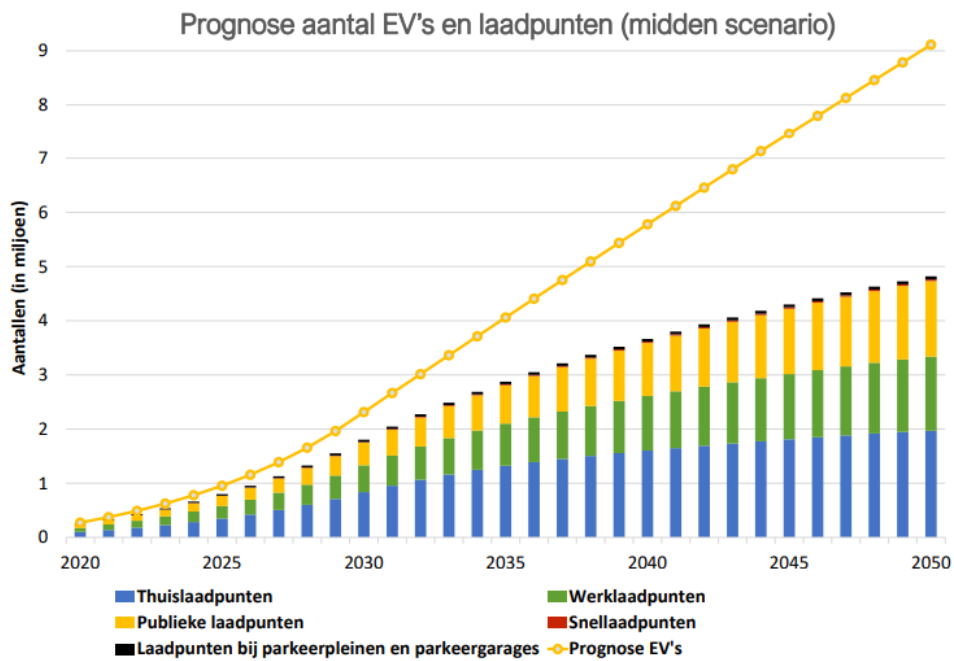
Naast personenvoertuigen worden ook andere typen voertuigen steeds vaker voorzien van elektrische aandrijving. Daarbij kan gedacht worden aan bedrijfs- en bestelvoertuigen voor stadslogistiek en doelgroepenvervoer, elektrische vrachtwagens en binnenvaart voor zwaar transport en bussen voor personenvervoer. Ook op het gebied van mobiele werktuigen is er een ontwikkeling naar elektrisch gaande.

Onderstaande figuur laat een prognose zien van de landelijke verwachte groei van het aantal EV's en de bijbehorende benodigde laadinfrastructuur. Het aantal elektrische voertuigen zal naar verwachting tot 2050 steeds sterker stijgen. Een belangrijke randvoorwaarde om deze transitie te laten slagen is het realiseren van voldoende laadinfrastructuur.



De ontwikkeling van de mobiliteit in de toekomst

Elektrisch vervoer biedt een schoner alternatief voor de conventionele diesel- of benzineauto. Ten opzichte van andere alternatieven, zoals waterstof of groengas, is batterij-elektrisch rijden momenteel het meest ontwikkeld en volwassen. Het vormt daarmee een belangrijke stap richting duurzame mobiliteit. Tegelijkertijd wordt er steeds vaker kritischer naar de auto gekeken en geprobeerd om wegverkeer te minderen. Ook wordt er gestuurd op het vervangen van niet-duurzame verplaatsingen met duurzamere vormen zoals lopen, fietsen, en het OV. Verschillende aanbieders spelen in op het multimodale reizen en bieden diensten voor deelmobiliteit, waarbij je niet langer een auto of fiets hoeft te bezitten, maar hier via een app toegang tot hebt. Deze ontwikkeling wordt gesteund door verschillende ICT-innovaties, de inzet van data, en zelfs hightech oplossingen zoals de zelfrijdende auto. Ook hier zullen de komende jaren uitwijzen in welke richting zich dit precies ontwikkeld en hoe hierop in te spelen is.



Figuur 1. Weergave van het verwachte aantal EV's en laadpunten voor een midden scenario. Bron: ElaadNL Outlook personenauto's Q3 2021

3. Landelijke, regionale en lokale kaders

In dit hoofdstuk beschrijven we de landelijke, regionale en lokale beleidskaders die relevant zijn voor elektrisch vervoer en laadinfrastructuur. We gaan in op de relatie tussen deze kaders en het voorliggende beleidsplan.

3.1. Nationale Agenda Laadinfrastructuur en Samenwerkingsregio Zuid

Landelijk is vanuit het Klimaatakkoord de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. Hierin wordt gesteld dat laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de uitrol van elektrisch vervoer. De VNG heeft zich hier namens alle Nederlandse gemeenten aan gecommitteerd.

In de NAL zijn prognoses opgenomen voor de groei van EV en de daarbij behorende noodzakelijke laadinfrastructuur. Er wordt uitgegaan van ca. 1,9 miljoen elektrische personenvoertuigen in 2030 in Nederland t.o.v. ongeveer 200.000 in 2019. De laadbehoefte van deze elektrische voertuigen is naar verwachting 7.100 GWh. Om daarin te kunnen voorzien zijn in Nederland ongeveer 1,7 miljoen laadpunten nodig, verdeeld over de private en (semi)publieke ruimte. Voor de overige modaliteiten wordt aanvullend nog een elektriciteitsverbruik van 1.700 GWh verwacht. Om ook daarin te kunnen voorzien zijn grofweg zo'n 18.600 laadpunten benodigd voor bestelvoertuigen en 7.400 voor vrachtwagens. Dit is dus een enorme opgave die ons in Nederland de komende jaren te wachten staat.

3.2. Regionale beleidskaders

RAL-Zuid

In de NAL zijn verschillende samenwerkingsregio's opgericht om invulling te geven aan deze activiteiten. De gemeente Venlo is onderdeel van de samenwerkingsregio-Zuid bestaande uit de provincies Noord-Brabant en Limburg. Voor de samenwerkingsregio-Zuid is een regionale vertaling gemaakt van de NAL, de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL-zuid).

In RAL-Zuid is een concessie georganiseerd voor de plaatsing van publieke laadinfrastructuur. In hoofdstuk 7 gaan we hier verder op in. Vattenfall is opdrachtnemer in deze concessie en zal in de periode van 2020 tot 2024 op proactieve wijze de publieke laadinfrastructuur uitrollen in samenwerking met de gemeente.

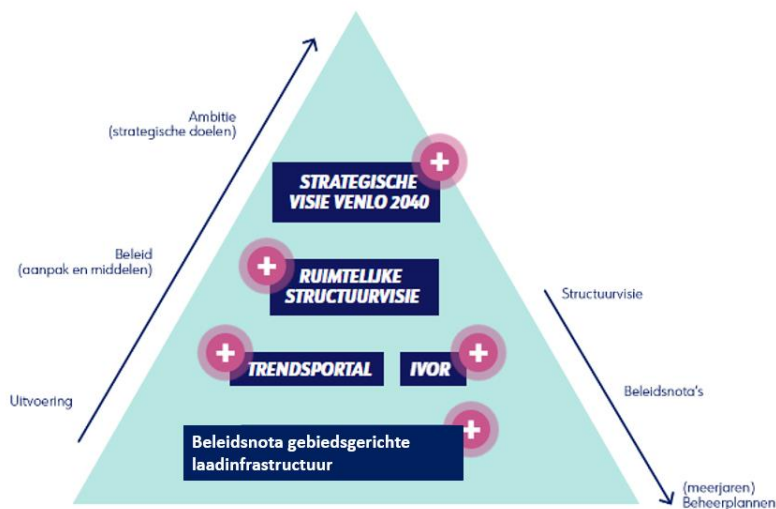
3.3. Lokale beleidskaders

In onze gemeente zijn visies vastgesteld die voor de lange termijn de koers bepalen als het gaat om ruimtelijk economische ontwikkelingen. Het beleidskader gebiedsgerichte laarinfrastructuur sluit daarop aan. In deze paragraaf tonen we hoe het uitvoeringskader gebiedsgerichte laarinfrastructuur een plek krijgt in de 'beleidspiramide' van de gemeente Venlo.

Bovenaan de beleidspiramide staat de stip op de horizon voor de lange termijn vast in de Strategische Visie Venlo. Deze geeft richting aan de ruimtelijk economische én de sociaal maatschappelijke ontwikkelingen in de gemeente Venlo.

Binnen de ruimtelijk economische ontwikkelingen bepalen we;

- Hoe we onze gemeente inrichten (Ruimtelijke Structuur Visie);
- Hoe mensen zich verplaatsen in Venlo (Mobiliteitsvisie Trendsportal);
- Hoe we de openbare ruimte van Venlo inrichten (Integrale Visie op de Openbare Ruimte/IVOR).



Strategische visie 2040

We willen een vitale en (in omvang) licht groeiende gemeenschap zijn met voldoende koopkracht om onze voorzieningen en economie draaiende te houden.

De klimaatopgave, in de vorm van warmere zomers en hevige regen, maar ook de veranderende functies (zoals meer wonen in de binnenstad) maken dat we de versteende omgevingen vaker moeten transformeren tot een aantrekkelijk woon- en verblijfsgebied. In de Venlose stadswijken en dorpen is het daarom belangrijk om goede afspraken te maken over de invulling en gebruik van de schaarse openbare ruimte.

Ruimtelijke structuurvisie

De ruimtelijke structuurvisie geeft in hoofdlijnen het ruimtelijk beleid voor de hele gemeente Venlo weer. Er wordt in grote lijnen beschreven hoe wij onze omgeving de komende jaren inrichten, bebouwen en gebruiken.

Mobiliteit en bereikbaarheid is een belangrijke functie die wordt ingevuld in het ruimtelijke beleid. Op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid streven we naar een bereikbare, verkeersveilige en

toegankelijke stad. Dit doen we zoveel mogelijk op basis van een schoon, duurzaam, stil en veilig mobiliteitssysteem.

Trendsportal

De Mobiliteitsvisie van de gemeente Venlo (genaamd Trendsportal) is door Venlo in samenwerking met zeven andere gemeenten uit Noord-Limburg opgesteld.

In deze mobiliteitsvisie stelt de Gemeente Venlo zichzelf tot doel om in 2040 de klimaat vriendelijkste, toegankelijkste en veiligste regio te zijn van Nederland op het gebied van mobiliteit. Daarvoor zijn vijf doelen bepaald;

- Verhogen van de kwaliteit van leven;
- Verbeteren van veiligheid;
- Een aantrekkelijk mobiliteitssysteem;
- Ondersteunen van de milieu- en energietransitie;
- Verbeteren van ruimtelijk-economische bereikbaarheid.

IVOR

De IVOR vormt de verbindende schakel tussen verschillende gemeentelijke programma's en doelen die betrekking hebben op de openbare ruimte met als centrale ambitie: Samen op weg naar een toekomstbestendige leefomgeving met slimme mobiliteit.

De IVOR kent vier ambities;

- Een prettige gezonde leefomgeving voor iedereen;
- Toekomstbestendig als basis;
- Verplaatsing volgens het STOP principe (eerst **S**tappen, dan **T**rappen, daarna **O**penbaar vervoer/Alternatieve vervoerswijzen, dan pas de **P**ersonenauto);
- We doen het samen: een openbare ruimte voor iedereen.

Met de IVOR wordt een belangrijke stap gezet om meer richting te geven aan de toekomstige inrichting van de openbare ruimte. Belangrijk is om het uitvoeringskader gebiedsgerichte laadinfrastructuur te doen aansluiten bij de ambitie in de IVOR: ***“Samen op weg naar een gezonde en toekomstbestendige leefomgeving met Slimme en Schone Mobiliteit.”***

Parkeerbeleid

Er is een directe relatie tussen het parkeerbeleid en het onderwerp laden. Parkeren en laden zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. In de plaatsing- en locatiekeuzes voor laadinfra is de parkeerstrategie in principe leidend. De laadinfrastructuur in de openbare ruimte moet hier met name gericht zijn op bewoners en in de parkeervoorzieningen is laadinfrastructuur nodig voor bezoekers.

In feite kan gesteld worden dat daar waar parkeren vanuit de parkeerstrategie wordt voorzien, dat de laadinfrastructuur daarin mee dient te bewegen. Wanneer in een nieuwbouwwijk de parkeernorm laag is en parkeren op eigen terrein het uitgangspunt is, dan worden hier dus ook geen of slechts een zeer beperkt aantal publieke laadpalen in de openbare ruimte voorzien. Daar waar geparkeerd wordt, is de laadinfrastructuur nodig.

Uitvoeringskader gebiedsgerichte Laadinfrastructuur

Het uitvoeringskader gebiedsgerichte laadinfrastructuur geeft invulling aan de bovenstaande visies uit de beleidspiramide doordat we;

- Bijdragen aan een klimaatvriendelijke, toegankelijke en verkeersveilige regio;
- Faciliteren van elektrisch vervoer door een dekkend netwerk van voldoende laadinfrastructuur, zorgvuldig ingepast in de openbare ruimte en rekening houdend met o.a. ons parkeerbeleid;
- Ruimte voor mobiliteitsvoorzieningen beperken en optimaliseren.

Dit document schetst kaders om gebiedsgerichte laadinfrastructuur in te passen in de openbare ruimte en faciliteert de groei van elektrische voertuigen.

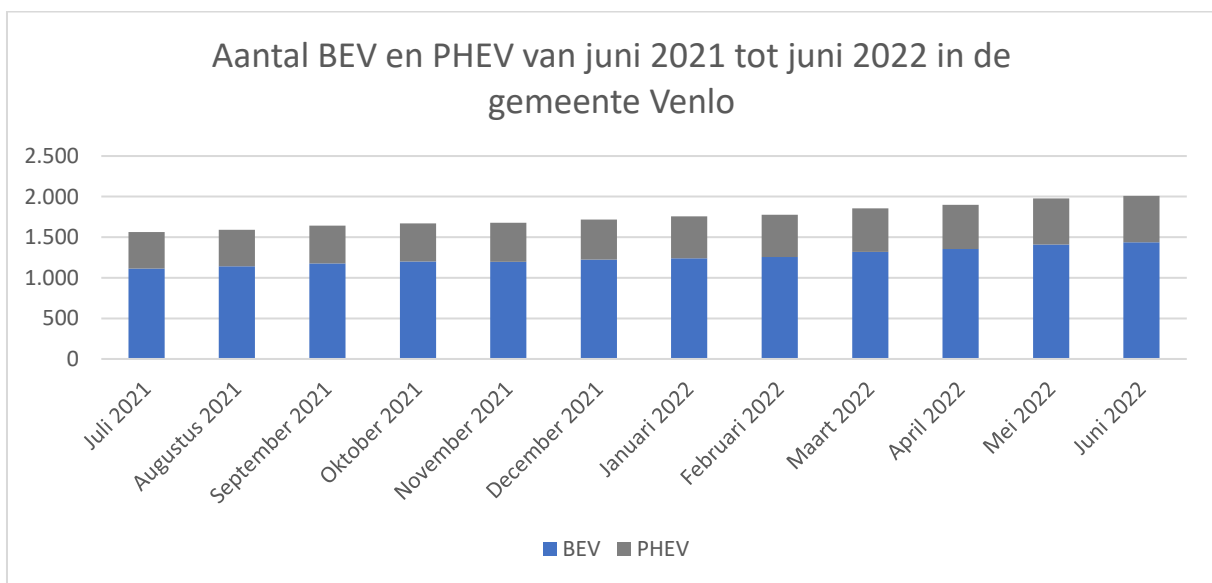
4. De opgave

In dit hoofdstuk beschrijven we wat de huidige stand van zaken is met betrekking tot EV en laadinfrastructuur en wordt aan de hand van prognoses het toekomstbeeld getoond. Ook wordt de urgentie voor een andere aanpak toegelicht.

4.1. Stand van zaken en prognoses

Elektrische auto's

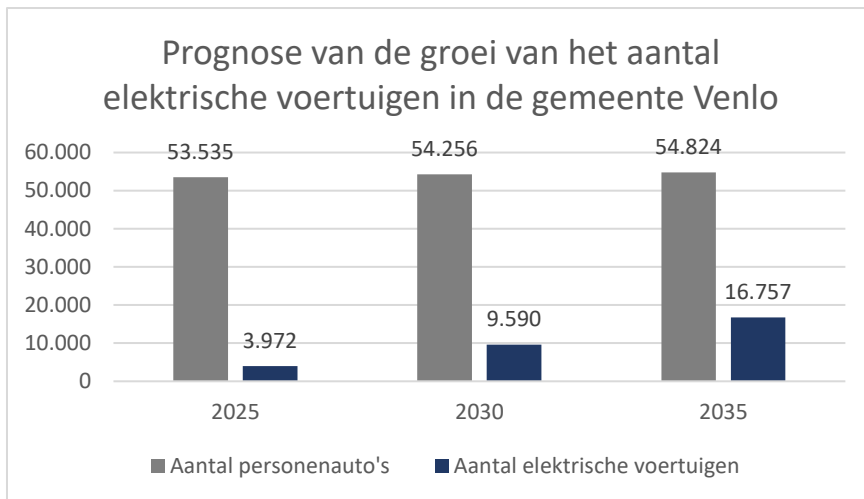
Het percentage elektrische personenauto's in de gemeente Venlo neemt toe en ligt met 3,5% van het totaal aantal auto's momenteel iets onder het landelijke gemiddelde van 5,6% (Bron: Regionale klimaatmonitor).



Figuur 2. Aantal BEV (Battery/Full Electric Vehicle) en PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) van juni 2021 tot juni 2022 in gemeente Venlo. Bron: Regionale Klimaatmonitor.

Voorspellingen laten zien dat het aantal elektrische personenauto's in 2025 tot ca. 4.000 zal toenemen en in 2030 tot meer dan 9.000². Dit gaat alleen al om personenauto's, maar ook het aantal andere elektrische voertuigen zal vanaf 2025-2030 een steeds grotere rol gaan spelen.

² Data van ElaadNL prognoses



Figuur 3. Prognoses van de groei van het aantal elektrische voertuigen in gemeente Venlo. Bron: Prognoses ElaadNL 2021.

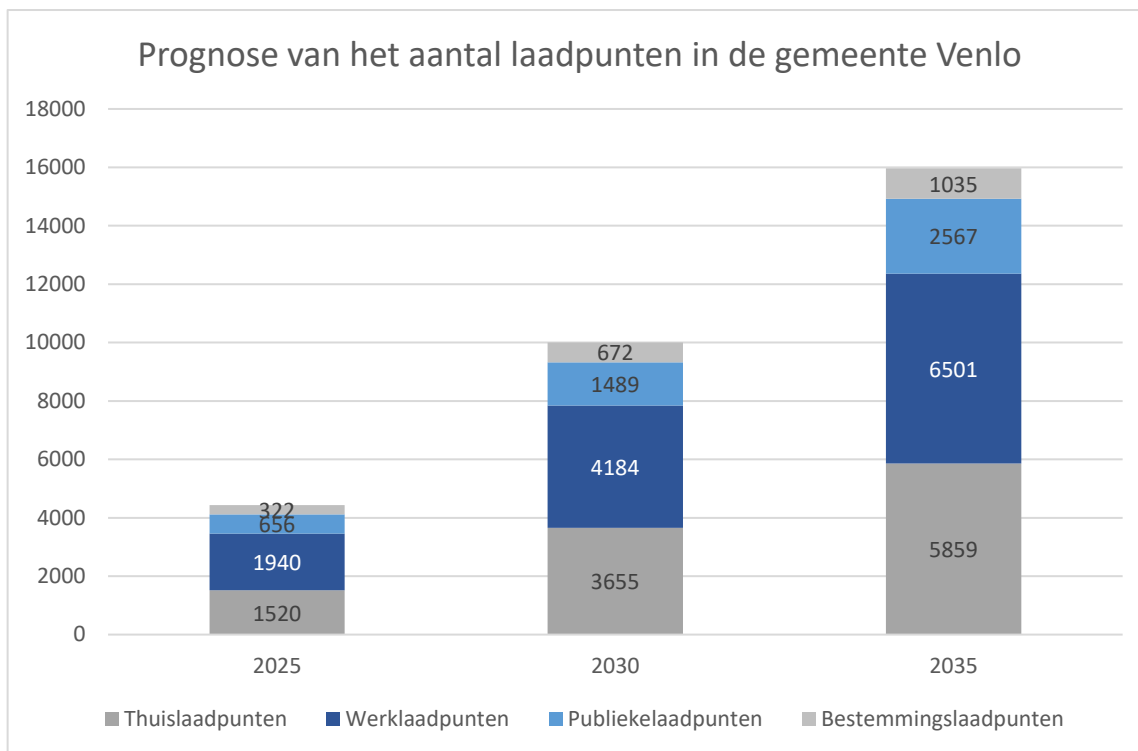
Laadinfrastructuur

Momenteel zijn er in de gemeente bijna 230 publieke laadpunten en bijna 280 semipublieke laadpunten (laadpunten op privaat terrein die wel publiekelijk toegankelijk zijn)³. Waarschijnlijk is er ook een flink aantal private laadpunten gerealiseerd, maar hier is geen (betrouwbare) data van beschikbaar. De meeste (semi)publieke laadpunten bevinden zich in de stad Venlo, maar ook in de andere kernen zijn de afgelopen jaren verschillende laadpunten geplaatst. Ook zijn er momenteel 15 snelladers in de gemeente. Een snellader is een laadpunt dat kan laden met een vermogen dat hoger is dan 50 kWh.

Volgens prognoses zijn er rond 2025 ongeveer 4.300 (private en publieke) laadpunten nodig⁴. In 2030 gaat het al om ongeveer 10.000 laadpunten. Het grootste gedeelte betreft thuislaadpunten en werklaadpunten.

³ Eind jaargang 2023

⁴ Data van ElaadNL prognoses uit 2021



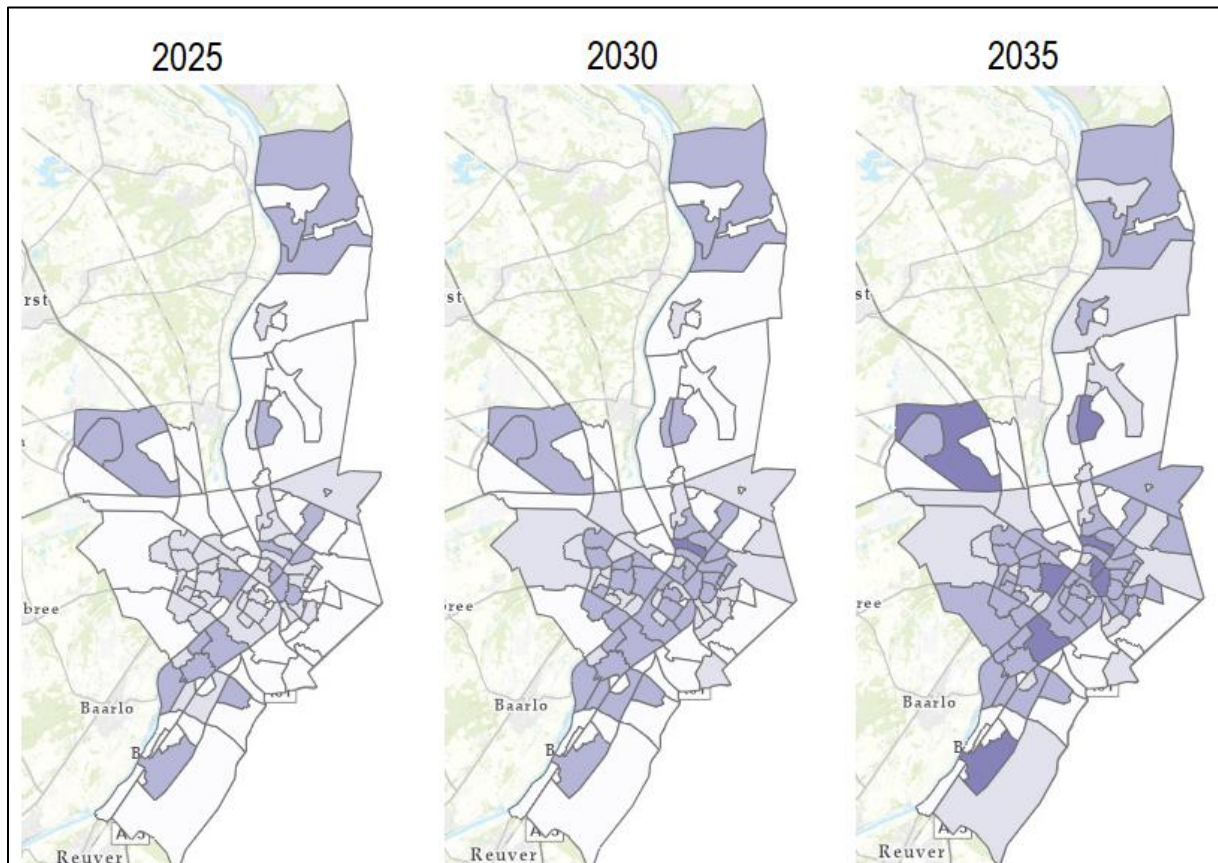
Figuur 4. Prognoses van het aantal laadpunten in gemeente Venlo. Bron: Prognoses ElaadNL 2021.

De verwachte laadpunten in de prognose zijn onderverdeeld in vier categorieën: thuislaadpunten, werklaadpunten, publieke laadpunten en bestemmingslaadpunten:

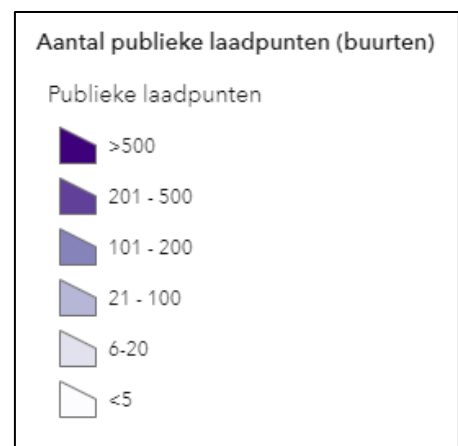
- | | |
|-------------------------------|--|
| <u>Thuislaadpunten:</u> | Laadpunten die op privaat terrein staan om te laden bij het huis van een e-rijder. |
| <u>Werklaadpunten:</u> | Laadpunten die op privaat of semipubliek terrein staan om bij het werk te laden. |
| <u>Publieke laadpunten:</u> | Laadpunten die in de publieke ruimte staan. |
| <u>Bestemmingslaadpunten:</u> | Laadpunten die op een plek staan in de semipublieke of private ruimte, maar niet thuis of op werk, bijvoorbeeld bij de supermarkt. |

Gebiedsgerichte prognoses

ElaadNL heeft prognoses voor het aantal laadpunten per buurt opgesteld⁵. Op de onderstaande kaart zijn de prognoses voor 2025, 2030 en 2035 per buurt te zien.



Figuur 4. Gebiedsgerichte prognoses aantal publieke laadpunten. Bron: Prognoses ElaadNL 2021.



⁵ Deze cijfers zijn gebaseerd op verschillende data zoals: demografie, soorten woningen, aantal auto's per huishouden. Dit zijn de best beschikbare cijfers op dit moment en worden breed in Nederland toegepast.

5. Algemene uitgangspunten voor laadinfrastructuur

In dit hoofdstuk beschrijven de algemene uitgangspunten die we hanteren voor laadinfrastructuur in de gehele gemeente. We hebben het over deelvervoer, taxivervoer, innovaties en pilots en het betrekken van belanghebbenden. We bespreken verschillende typen laadinfrastructuur en de 'ladder van laden.'

5.1. De Ladder van laden

We volgen de Ladder van laden waarin een prioritering is opgenomen van typen locaties voor laadinfrastructuur en houden daarbij ook rekening met onze parkeerbeleid. Dit wil zeggen dat onze voorkeur uitgaat naar laadinfrastructuur op privaat terrein, zoals op de eigen oprit. Mocht dat niet mogelijk zijn dan krijgt semipublieke laadinfrastructuur de voorkeur (private laadpunten opengesteld aan derden). Daar waar private en semipublieke laadpunten niet mogelijk zijn of de laadvraag onvoldoende kunnen opvangen, zijn laadpunten in de publieke ruimte nodig.



Private laadpunten. Private laadpunten zijn laadpunten op privaat terrein die niet openbaar toegankelijk zijn, maar slechts voor één of een besloten groep van meerdere gebruikers. Daarbij kan gedacht worden aan laadpunten op de eigen oprit van een woonhuis, collectieve parkeerplaatsen van appartementencomplexen of het parkeerterrein van een ondernemer. Hier wordt het laadpunt op de elektriciteitsaansluiting van de eigenaar aangesloten

Privaat laden is vaak de meest kostenefficiënte oplossing en biedt de meeste laadzekerheid. De markt is voldoende ontwikkeld en een privaat laadpunt is redelijk snel en eenvoudig te realiseren. Wanneer een particulier de mogelijkheid heeft tot laden op eigen terrein, kan er daarom ook geen laadpaal worden aangevraagd door die e-rijder binnen de huidige afspraken met Vattenfall. In wijken waar veel parkeergelegenheid op eigen terrein is, zullen daarom ook minder publieke laadpalen gerealiseerd worden dan in wijken waar dit niet het geval is.

We zien laadinfrastructuur voor woningcorporaties en VVE's als aandachtsgebieden. Het realiseren van laadinfrastructuur is hier vaak lastig, omdat altijd maatwerk nodig is, besluitvorming complex is en de kosten relatief hoog zijn. Met advies en het delen van ervaringen willen we deze specifieke categorie ondersteunen.

Semipublieke laadpunten. Semipublieke laadpunten zijn laadpunten die gerealiseerd zijn op privaat terrein, maar opengesteld worden voor derden, zoals bezoekers of omwonenden. Een bedrijf kan bijvoorbeeld haar laadinfrastructuur openstellen aan derden buiten of tijdens kantooruren. Er komen steeds meer ondernemers die als service richting de klant laadvoorzieningen realiseren op eigen terrein. De laadvoorziening wordt

aangesloten op de aansluiting van de eigenaar van het terrein. Voor ondernemers, bedrijven en instellingen heeft laadinfrastructuur op eigen terrein de voorkeur. Openstellen kan op verschillende manieren: van beschikbaarheid buiten kantoor tijden/openingstijden tot volledige beschikbaarheid.

Een aparte categorie hierin vormen de parkeergarages die in handen zijn van een private partij. Om te voorkomen dat er straks onnodig veel wordt uitgeweken naar het laden in de publieke ruimte is het van belang dat parkeergarages ook voldoende laadvoorzieningen bieden. Landelijk is de ambitie uitgesproken dat in 2025 5 procent van alle plekken in een parkeergarage voorzien moet zijn van een laadpunt en in 2030 gemiddeld 10 procent. Hier houden wij ook aan vast in onze communicatie met parkeergaragehouders.

Publieke laadpunten. Publiek laden betreft laden in de openbare ruimte. Deze laadpunten zijn voor iedereen met een elektrische auto beschikbaar. Per laadpaal zijn één of twee parkeervakken gereserveerd voor het laden van elektrische voertuigen. Daarbij is het belangrijk dat het parkeerregime dat voor ‘reguliere parkeervakken’ in dat gebied ook geldt voor de parkeervakken voor elektrische voertuigen. Bevindt een laadpaal zich bijvoorbeeld in een zone waar betaald parkeren geldt, geldt dat ook voor de elektrische voertuigen.

De gemeente staat aan de lat voor het zorgen voor de realisatie van een dekkend, toekomstbestendig netwerk van publieke laadpalen. We realiseren deze laadinfrastructuur niet zelf, maar doen dit in samenwerking met een laadpaalexploitant. Op dit moment is dit ingericht door deelname aan collectieve aanbesteding voor publieke laadinfrastructuur. Hierin zijn de belangrijkste afspraken en processen ingericht tot en met medio 2024. Vattenfall is de laadpaalexploitant. De afspraken die in de collectieve concessie zijn gemaakt zijn te vinden in hoofdstuk 7.

De gemeente Venlo wil geen laadpalen in eigendom of beheer. De laadpaalexploitant is verantwoordelijk voor het plaatsen, exploiteren, en het beheer en onderhoud van de laadpalen. Hierbij hoort ook het plaatsen van het verkeersbord. Door het gekozen uitvoeringsmodel zijn er voor de gemeente geen kosten verbonden aan de laadpalen zelf. Wel kan het zijn dat er eenmalige kosten in rekening worden gebracht voor de strategische locaties. Ook kunnen er kosten verbonden zijn aan het verplaatsen of verwijderen van laadpalen wanneer dit op verzoek van de gemeente gebeurt. Daarnaast is de gemeente verantwoordelijk voor de markeringen en de bijbehorende kosten. Voor deze extra kosten zal budget gereserveerd worden.

Bij een groter aantal laadpalen zal ook rekening gehouden moeten worden met indirecte kosten voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte. Laadpalen kunnen leiden tot extra onderhoudskosten, doordat onderhoud van trottoirs of groen bemoeilijkt wordt. Ook hier zal budget voor moeten gereserveerd worden.

5.2. Snelladen

In opdracht van de provincies Brabant en Limburg is in 2022 onderzoek gedaan naar de behoefte aan snelladen in de Brabant en Limburg. Hierbij is gekeken naar de rol en positie van snelladen in de mix van laadinfrastructuur, met aandacht voor de rol en mogelijkheden van de gemeente. Daarbij is ook ingezoomd op kansrijke locaties in de gemeente Venlo. Op basis van dit onderzoek is het relevant om ook ten aanzien van snelladen in de gemeente beleidskeuzes te maken.

Het onderzoek bevestigt, met enkele kleine nuanceringen, de eerder door de provincies opgestelde en ook door gemeenten gedragen visie ten aanzien van snelladen.

- De ladder van laden staat centraal bij het realiseren van laadinfrastructuur. Dat geldt ook voor snelladen;
- Snelladen is met name op doorreislocaties (langs snelwegen) de aangewezen laadmethode. Op andere locaties blijft regulier laden aantrekkelijk, o.a. vanwege de prijs en de impact op het netwerk. Op locaties waar ruimte schaars is, zou snelladen een alternatief kunnen zijn;
- Snelladen is vooral een marktactiviteit, waarbij gemeenten echter wel beleidskeuzes moeten maken om de ontwikkeling van snelladen in goede banen te leiden;
- Zo'n 25% van de behoefte aan snelladers zal niet aan het hoofdwegennet worden gerealiseerd. Er is dus ook nog steeds een nadrukkelijke behoefte en markt voor snelladers op andere locaties. Aandacht voor evenwicht tussen netwerk van snelladers en het netwerk van de reguliere laadpalen.

Op basis van een ruimtelijke analyse (als onderdeel van het in opdracht van de provincie opgesteld onderzoek) wordt het aantal potentiële locaties voor snelladers in Venlo geschat op 56. Een kaart met deze locaties is opgenomen in bijlage 2. In de analyse is onder andere rekening gehouden met aanrijtijden, verkeersintensiteit en de aanwezigheid van een 'Point of Interest'. Hoewel er meerdere laadpunten op één locatie gerealiseerd kunnen worden, is de verhouding tussen de behoefte aan snellaadpunten en het aantal potentiële locaties in Venlo in balans.

Het onderzoek geeft geen inzicht in de grondpositie van de geselecteerde potentiële locaties. De verwachting is dat het merendeel van de locaties private grond betreffen. De grondpositie is van wezenlijk belang, omdat dit zal bepalen welke rol en actie vanuit de gemeente nodig is.

In geval van private grond kan de gemeente in overleg treden met de eigenaar en een faciliterende en stimulerende rol innemen. Hierbij kan de gemeente overwegen om eisen op te nemen in een Omgevingsplan of verordening om de ontwikkeling van snelladers te stimuleren en te reguleren. In geval van een publieke grond, bijvoorbeeld een parkeerterrein bij een supermarkt, kan de gemeente ervoor kiezen om deze locatie zelf in de markt te zetten. Het is zeer aannemelijk dat meerdere partijen interesse hebben in de ontwikkeling van een snellaadpunt op zo'n locatie, wat betekent dat een aanbestedingstraject voor de plaatsing van een snellaadpunt voor één of meerdere locaties voor de hand ligt.

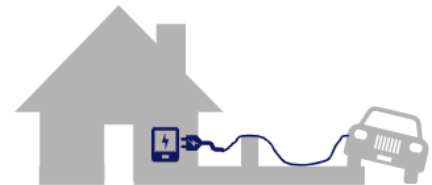
Snelladers laden met een vermogen van meer dan 50 kW, waardoor de batterij van de auto snel weer vol is. Het laadpunt heeft een zwaardere netaansluiting nodig dan een regulier laadpunt. Doordat de kosten die verbonden zijn aan het realiseren van een snellader hoger zijn, is het laadtarief bij een snellader vaak ook hoger dan bij een regulier laadpunt.

De impact van snelladers op het elektriciteitsnetwerk is vele male groter dan dat van reguliere laadpunten. Daarnaast is het toepassen van smart charging bij snelladers niet mogelijk. Hierdoor draagt snelladen veel minder bij aan de energietransitie en heeft het nadelige effecten op het elektriciteitsnet. We zien snelladen als een (waardevolle) aanvulling op het reguliere netwerk van

laadinfrastructuur. Om die reden werken we als gemeente vooralsnog niet mee aan het uitgeven of beschikbaar stellen van openbare ruimte voor het realiseren van publieke snellaadinfrastructuur, maar concentreren we ons eerst op de realisatie van mogelijke private locaties, bijvoorbeeld de realisatie van snelladers bij bestaande tankstations. Hierbij toetsen we op onwenselijke bijeffecten en acteren we hierop binnen onze mogelijkheden. Bijvoorbeeld wanneer het gaat om de realisatie van een private snellader in een gebied waar extra verkeersstromen onwenselijk zijn.

5.3. Verlengde Private Aansluitingen (VPA's)

Naast de indeling private, semipublieke en publieke laadpunten zijn er ook nog andere (tussen)oplossingen die niet in deze indeling te vangen zijn. Bijvoorbeeld de Verlengde Private Aansluiting (VPA) of een privaat laadpunt in de publieke ruimte (zoals met een kabelgoot). Het kenmerk van



een VPA is dat de aansluiting/voeding gerealiseerd wordt op de private huisaansluiting van de eigenaar en dat de elektrische auto vervolgens in de openbare ruimte geladen wordt. Dit betekent dat er altijd een private kabel van de woning naar het openbare parkeervak loopt.

Een VPA kan voor een individuele burger voordelen hebben. Bijvoorbeeld in het geval van een inwoner zonder eigen oprit, maar met zonnepanelen. In dat geval kan de bewoner laden met zijn eigen zonne-energie. Ook is de inwoner minder afhankelijk van de beschikbaarheid van publieke laadinfrastructuur.

Er kleven echter een groot aantal (maatschappelijke) nadelen aan VPA's. In de wetenschap dat in 2030 al zo'n 25% van het personenwagenpark elektrisch is, dan kan dat ertoe leiden dat bij 1 op de 4 woningen kabels, kabelgoten of kabelarmen door de openbare ruimte lopen. Dit zal zich helaas niet beperken tot kabelgoten van een of enkele meters, maar er zullen ook grotere afstanden overbrugd worden. Dit is vanuit beheerstechnisch- en veiligheidsaspecten absoluut ongewenst. De gemeentelijke trottoirs worden hierdoor onbegaanbaar en bij onderhoud is de openbare ruimte niet goed toegankelijk. Daarnaast is er bij VPA's geen controle op de systemen en installaties, waardoor er ook onveilige situaties kunnen ontstaan.

In Venlo ontwikkelen we een goed en robuust netwerk van publieke laadinfrastructuur. Daarmee zorgen we ervoor dat iedereen kan laden. De tarieven bij de publieke laadpalen in Venlo behoren tot de laagste tarieven van Nederland en zijn in veel gevallen zelfs lager dan de tarieven die een inwoner thuis betaald voor elektriciteit. Hiermee wordt voorkomen dat mensen zonder eigen oprit zijn aangewezen op duurdere alternatieven. Op landelijk niveau wordt bovendien gezocht naar mogelijkheden om zelf opgewekte duurzame energie te laden op een publieke laadpaal.

Om deze redenen kiezen we ervoor om VPA's in Venlo voorlopig niet toe te staan. We blijven de ontwikkelingen op dit dossier echter wel volgen en zullen deze beleidskeuze periodiek evalueren om te kijken of we VPA's onder bepaalde voorwaarden wel mogelijk kunnen maken.

We gaan actief communiceren en ook motiveren dat we VPA's in Venlo niet toestaan en zullen inwoners wijzen op de voordelen van de alternatieven. Door een goede en actieve communicatie willen we voorkomen dat hier direct een handhavingsvraagstuk van gemaakt wordt.

5.4. We faciliteren het gebruik van verschillende typen (elektrisch) vervoer

Op de korte termijn focussen we vooral op het faciliteren van (publieke) laadinfrastructuur voor personenvoertuigen. Het aantal elektrische voertuigen binnen deze categorie neemt namelijk het snelste toe. Tegelijkertijd verwachten we op langere termijn een toename in (elektrisch) deelfervoer. Ook deze ontwikkelingen proberen we te faciliteren.



Deelfervoer heeft een belangrijke rol in de gemeente Venlo. Zo is er bijvoorbeeld de wensbus, deelauto's voor ondernemers en Mobility mixx. In 2022 zijn alle vormen van deelmobiliteit in de gemeente station-based⁶. We verwachten dat dit in de voorlopig zo zal blijven. Wanneer een deelauto elektrisch is, moet de parkeerplek zijn voorzien van een laadpunt om op te kunnen laden. De gemeente Venlo wil deelfervoer stimuleren en werkt daarom zoveel mogelijk mee aan de realisatie van laadpalen voor deelfervoer. Tegelijkertijd wil de gemeente Venlo stimuleren dat laadpalen bij deelfervoer zoveel mogelijk gebruikt worden. We gaan daarom op de volgende manier om met het reserveren van een laadplek voor deelmobiliteit:

Stap 1: De laadpaal op de parkeerplek van de deelauto is openbaar toegankelijk voor iedereen en wordt niet gereserveerd voor een specifieke deelauto. Deze plek wordt wel aangewezen als laadplek voor elektrische voertuigen.

Stap 2: Doordat de laadpaal openbaar is kan het zo zijn dat de laadplek vaak bezet is door andere elektrische auto's. Die mogen immers ook op de laadplek laden en kunnen daar gaan staan wanneer de deelauto in gebruik is. De deelauto kan dan niet goed laden en de werking van het deelconcept wordt mogelijk gehinderd. Wanneer dit aan de hand is schaaft de gemeente de hoeveelheid laadinfrastructuur op. Dit wordt gedaan door een tweede vak aan te wijzen als een laadplek voor elektrische voertuigen. Als de laadpaal nog steeds te vaak bezet is, laat de gemeente een tweede laadpaal bij plaatsen.

Stap 3: Als uitbreiding van het aantal laadlocaties niet tot het gewenste resultaat leidt, niet mogelijk is of wanneer dit in uitzonderlijke gevallen zeer onwenselijk is, dan reserveren we een parkeervak specifiek voor het deelconcept. Andere elektrische voertuigen kunnen dan geen gebruik meer maken van het laadpunt op het desbetreffende parkeervak.

Met dit stappenplan realiseren we een maximaal gebruik van de laadpalen zonder de werking van deelfoertuigen te verminderen. Op de inzet van deelfoertuigen is uiteraard ook het parkeerbeleid van toepassing.

Deelauto voor ondernemers



Deelauto project voor ondernemers in de Venlose binnenstad om een bijdrage te leveren aan de energietransitie en verkeershinder in de binnenstad te beperken.

⁶ Het vervoersmiddel wordt altijd opgehaald en teruggeplaatst op een eigen vaste locatie.

Bij **taxi- en doelgroepenvervoer** zal de gemeente Venlo bij vergunningverlening en/of aanbestedingen partijen stimuleren/verplichten om over te gaan tot elektrisch vervoer. Er kan geladen worden bij de publieke laadpunten voor personenauto's. In overleg kan mogelijk een laadpunt gereserveerd worden voor taxi's en/of doelgroepenvervoer. Het heeft de voorkeur dat de aanbieder laadinfrastructuur op eigen terrein realiseert.

5.5. Nieuwbouw en herstructurering

In dit uitvoeringskader wordt per gebied uitgewerkt hoe we omgaan met de plaatsing van publieke laadinfrastructuur. Daarin is nieuwbouw en herstructurering niet meegenomen. Bij nieuwbouw en herstructurering nemen we de toekomstige vraag naar laadinfrastructuur zo vroeg mogelijk mee bij de ontwikkeling van het project.

Volgens het Bouwbesluit is het verplicht om bij nieuwbouw of grootschalige renovatie van woningbouw waar meer dan 10 parkeervakken op particulier terrein worden aangelegd, bij elk parkeervak leidinginfrastructuur aan te leggen. Hierdoor wordt het gemakkelijker om, in de toekomst, laadinfrastructuur te realiseren. Bij nieuw te bouwen utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken moet dit bij 1 op de 5 parkeervakken en dient er minimaal 1 laadpunt gerealiseerd te worden. Bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan 20 parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2025 minimaal 1 oplaadpunt zijn aangelegd. Bij de reconstructie van straten wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met koppelkansen.

Naast bovenstaande wetgeving zet de gemeente zich in om in een vroegtijdig stadium afspraken te maken met ontwikkelaars over de realisatie van loze leiding en laadinfrastructuur.

5.6. Innovaties en pilots

Op verschillende gebieden wordt flink geïnnoveerd en komen er pilots van de grond. We hechten veel waarde aan innovatie en willen die dan ook de ruimte bieden. We laten het initiatief voornamelijk aan de markt maar ondersteunen en denken mee bij het vormgeven van pilots. Waar nodig pakken we zelf een aanjagersrol.

Innovaties & pilots

We staan als gemeente open voor verschillende innovaties en pilots op het gebied van elektrisch vervoer, laadinfrastructuur en gerelateerde thema's. Daarom bieden we ruimte aan andere innovatieve en creatieve oplossingen. Door deelname aan de collectieve aanbesteding vanuit de provincies Noord-Brabant en Limburg bieden we ruimte aan verschillende innovaties voor laadinfrastructuur, zoals: de proactieve uitrol van publieke laadpalen, vrije keuze energieleverancier (VKE), de mogelijkheid om eigen opgewekte zonnestroom op een publieke laadpaal te laden, slim laden en Vehicle-to-Grid (V2G). Bovendien lopen er al verschillende pilots in de gemeente die betrekking hebben op elektrisch vervoer en laadinfrastructuur. Zo is op de Prinses Beatrixstraat 17 (Venlo centrum) en de Karel V Laan 19 (Venlo-Oost, achter het VVV-stadion) een ondergronds laadpunt gerealiseerd. Op dit moment zetten we niet in op de realisatie van meer ondergrondse laadpunten.

We zien daarnaast kansen voor innovaties op het gebied van:

- Deelmobiliteit: met name rondom belangrijke OV-knooppunten en in combinatie met andere modaliteiten in de vorm van mobiliteitshubs;
- Stadsdistributie: Het bereiken van een zero emissie zone in de binnenstad;
- Sociale innovaties: zoals bottom-up innovaties waar inwoners actief betrokken worden;

Omdat innovaties zich moeilijk laten voorspellen en we verschillende opties willen openhouden, stellen we ons meewerkend op. We kijken per burger- of marktinitiatief of het aansluit bij de kaders van dit beleid en wat de mogelijkheden zijn. Ook kijken we naar mogelijke samenwerkingen met andere gemeenten en overige partijen om kennis uit te wisselen, zowel in nationaal als internationaal samenwerkingsverband.

5.7. Betrekken belanghebbenden

Het is belangrijk om belanghebbenden te betrekken bij het realiseren van laadinfrastructuur. Onder belanghebbenden verstaan we vooral private partijen die op drukbezochte of strategisch gelegen locaties grond bezitten. De gemeente wil hen aanmoedigen om laadinfrastructuur te realiseren en open te stellen aan derden. De gemeente is dus geen eigenaar van deze grond en de laadpunten, maar kan hierin wel adviseren. Het openstellen van laadpunten biedt mogelijke voordelen voor deze private partijen en voor de gemeente, bijvoorbeeld t.a.v. effectief ruimtegebruik. De relevante betrokken partijen staan genoemd op in bijlage 2.

5.8. Laadinfrastructuur voor de Fiets

De opkomst van de elektrische fiets is niet langer een trend in de mobiliteitswereld. De e-bike is ondertussen een gevestigde waarde in de mobiliteitswereld. In de mobiliteitstransitie, naar duurzame mobiliteit, vervangt de e-bike steeds vaker de auto of andere gemotoriseerde voertuigen. De kracht van deze transitie wordt versterkt door de aanwezigheid van fietsvoorzieningen. Dit wordt ook nadrukkelijk benoemd in het ambitiedocument Fiets (vastgesteld d.d. 26 mei 2021). In het ambitiedocument is opgenomen om veilige en voldoende stallingsvoorzieningen te realiseren bij concentraties van voorzieningen zoals in de stedelijke centra Venlo, Blerick en Tegelen en bij toeristische centra. Het doel is om met de laadinfrastructuur mee te liften op de ontwikkeling van stallingsvoorzieningen. De realisatie van oplaadpunten bij de (bewaakte) stallingsvoorzieningen verhoogd de kwaliteit van deze voorzieningen. Om wildgroei aan oplaadpunten voor e-bike te vermijden wil de gemeente enkel bij grootschalige stallingsvoorzieningen laadinfra realiseren. Op andere plekken, denk aan horecagelegenheden, is het aan de markt zelf om oplaadpunten te realiseren op eigen terrein.

6. Plaatsingsbeleid publieke laadpalen

Snelheid van plaatsing

De snelheid waarmee laadpalen in de publieke ruimte worden geplaatst is afhankelijk van de prognoses en het gebruik van de bestaande palen. Dit zegt op zichzelf nog niks over de locatie waar de laadpalen geplaatst gaan worden. Elke goede plaatsingsstrategie is adaptief en kan dus sneller of langzamer gerealiseerd worden, afhankelijk van hoe snel de vraag naar publieke laadinfrastructuur toeneemt. De doelstelling hierbij is een balans tussen de vraag en het aanbod naar laadinfrastructuur en aansluiting bij het parkeerbeleid.

Plaatsingsstrategie

Voor het bepalen van de plaatsingsstrategie (waar komen de laadpalen precies te staan?) dienen een aantal vragen beantwoord te worden:

- Hoe ver komen laadpalen uit elkaar te staan?
- Wanneer wordt overgegaan van spreiding van laadpalen naar de clustering van laadpalen?
- Wat is een acceptabele loopafstand naar een laadpaal?
- Wordt in deze buurt geladen met reguliere laders of met snelladers?
- Welke andere beleidskeuzes zijn van toepassing?
- Waar komen geen laadpalen, waar juist wel?
- Of en hoe een balans tussen laadvraag en laadaanbod wordt gerealiseerd of behouden?

Bij de plaatsing van publieke laadpalen houden we rekening met het parkeerbeleid. De laadinfrastructuur volgt als het ware het parkeerbeleid. Daar waar parkeerplaatsen voorzien worden is ook laadinfrastructuur nodig. Maar als we in het centrum het parkeren in de openbare ruimte reduceren en hier enkel 'inwoners parkeren' voorzien, dan gaan we hier ook alleen voor deze doelgroep laadinfrastructuur realiseren.

Ook houden we rekening met parkeerdruk. Laadinfrastructuur in gebieden met een hoge parkeerdruk (tijdelijk) kunnen leiden tot een hogere parkeerdruk. Hoewel het aantal voertuigen en het aantal parkeervakken niet wijzigt, wordt de uitwisselbaarheid van vakken kleiner en daarmee de parkeerdruk hoger. We willen uiteraard de belangen van alle doelgroepen behartigen. Zowel van mensen met een elektrische auto als van mensen die (nog) niet over een elektrische auto beschikken. Met de groei van het aantal elektrische auto's kan dit in bepaalde situaties een spanningsveld opleveren. In principe is parkeerdruk geen reden om de laadinfrastructuur niet te plaatsen, maar in die gebieden wordt nadrukkelijk gekeken naar het gebruik van de individuele parkeervakken. Dat kan betekenen dat in deze gebieden de gemiddelde loopafstand naar een laadpaal toeneemt.

Elke locatiekeuze voor een laadpaal vraagt om een gedegen analyse van de meest geschikte locatie. Zo wordt er naar locaties gezocht die niet direct voor of in het zicht van woningen zijn, maar bijvoorbeeld clusters van parkeerplekken (parkeerkoffer) of locaties 'om de hoek'. We beseffen ons echter wel dat dit niet altijd het geval kan zijn en we soms ook concessies zullen moeten doen. Voor het plaatsen van publieke laadpalen zijn gedetailleerde plaatsingscriteria van toepassing. Deze criteria zijn opgenomen in de bijlage.

6.1. Plaatsingsstrategie

In dit hoofdstuk is het gebiedsgerichte plaatsingsbeleid van Venlo nader uitgewerkt. Bij gebiedsgericht werken wordt rekening gehouden met de specifieke gebiedskenmerken en specifieke beleidskenmerken (bijvoorbeeld parkeren) om tot de juiste plaatsingsstrategie te komen, in tegenstelling tot het parkeerbeleid waar men uitgaat van geografische factoren. Gebieden zijn verschillend en vragen om andere oplossingen. De algemene uitgangspunten worden meegenomen en verder uitgewerkt per gebied. We onderscheiden in de gemeente acht verschillende gebieden die hieronder in meer detail worden besproken:

1. Binnen pollergebied
2. Venlo centrum,
3. Arcen en Steyl
4. Wijken
5. Bedrijventerreinen
6. Omliggende kernen
7. Wijken met een lage vraag naar publieke laadinfrastructuur
8. Langs de hoofdwegen

Ad 1: Binnen pollargebied

We streven naar een autoluwe binnenstad. In de parkeervisie is opgenomen om geen openbare laadinfrastructuur toe te passen of toe te wijzen in een gebied dat als autoluw is aangewezen (bijv. het pollardgebied). De gemeente Venlo wil dus vermijden dat we verkeersaantrekkende faciliteit binnen het pollardgebied gaan plaatsen, bijvoorbeeld de laadpalen. Het plaatsen van laadpalen willen we ten alle tijden vermijden.

Ad 2: Venlo Centrum

In het centrum van Venlo heerst een hoge parkeerdruk, daarom heeft het een specifiek parkeerbeleid. Parkeerplaatsen op het maaiveld slinken in aantal conform de parkeervisie en zijn vooral bedoeld voor inwoners van het centrum. Bezoekers kunnen parkeren in de parkeergarages van Q-park. De gemeente streeft ernaar om de laadinfrastructuur in het centrum zoveel mogelijk te laten aansluiten bij het parkeerbeleid. Daarom ligt het voor de hand om dit als apart gebied te zien. Inwoners laden op maaiveld, dus hier plaatsen we laadinfrastructuur die aan de vraag van inwoners voldoet. Bezoekers laden in de parkeergarages. Hierbij moet rekening gehouden worden met (toekomstige) parkeerreguleringsvraagstukken.

Ad 3: Toeristische kernen Arcen en Steyl

Arcen en Steyl zijn toeristische kernen. Ook hier komen, net als in het centrum, veel bezoekers. Het verschil met het centrum is dat in Arcen en Steyl geen parkeergarages zijn, maar parkeerpleinen. Parkeerpleinen bij toeristische trekpleisters worden veel gebruikt door bezoekers en hebben daarom eenzelfde functie als de parkeergarages in het centrum van Venlo. In Arcen en Steyl wordt de laadvraag van bezoekers daarom opgevangen op parkeerpleinen bij toeristische trekpleisters.

De gemeente is niet altijd eigenaar van deze terreinen. Daarom is per locatie maatwerk nodig om na te gaan op welke wijze voldoende laadinfrastructuur in deze kernen gerealiseerd kan worden. Hierbij moet rekening gehouden worden met de loopafstand (150 – 300m) tussen de diverse laadfaciliteiten.

Ad 4: Wijken

Het gebied 'wijken' is het grootste gebied dat wordt onderscheiden. Het gaat hier voornamelijk om de woonwijken. Dit gebied onderscheidt zich doordat voornamelijk inwoners moeten worden voorzien van laadinfrastructuur. Binnen het gebied 'wijken' zit ook variëteit in hoe de laadoplossing eruitziet. In het hele gebied wordt gestreefd naar een optimaal netwerk van laadinfrastructuur. De gemeente Venlo sluit hierop aan door te streven naar een netwerk van laadinfrastructuur met een maximale loopafstand tussen de 150 en 300. Dit betekent dat waar je ook in het gebied 'wijken' bent, je nooit verder dan 300 meter hoeft te lopen naar een laadplek.

Er zijn echter redenen om af te wijken van de spreiding met een loopafstand van 150 tot 300 meter. Bijvoorbeeld in geval van een hoge parkeerdruk, waarbij een locatie op grotere afstand meer gewenst is of wanneer de vraag naar laadinfrastructuur binnen een buurt of gebied niet evenredig verspreid is. Bij bijvoorbeeld flatgebouwen, in een kleine gebieden met woningen zonder eigen oprit of bij voorzieningen als een winkelcentrum is de laadvraag erg geconcentreerd. In dit geval is clusteren de gewenste manier om aan deze laadvraag te voldoen (zie ook 'het clusteren van laadpalen'). Rekening houdend met de parkeersituatie kan de loopafstand van 150 - 300 meter worden losgelaten, bijvoorbeeld wanneer er een groot parkeerterrein is. De langere loopafstand wordt dan gecompenseerd door een hogere vindbaarheid en laadzekerheid.

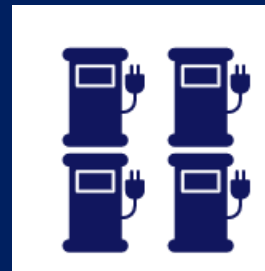
Daarnaast wordt ook overgegaan op clustering wanneer de optimale spreiding met een loopafstand van 200 meter is bereikt. Hiermee bedoelen we het plaatsen van een laadpaal direct naast een andere (bestaande) laadpaal. Op basis van behoefte wordt er in een gebied sneller bijgeplaatst en zal dus eerder overgegaan worden op clustering. De behoefte wordt met data in zicht gebracht.



Bij de locatiebepaling van nieuwe publieke laadpalen houden we daarom nu al zoveel als mogelijk rekening met of hier in de toekomst geclusterd kan worden. Hierbij letten we op de volgende aspecten:

- De hoeveelheid parkeerplaatsen die beschikbaar zijn op de locatie
- Of toekomstige laadpalen voldoen aan de ruimtelijke inpassing

Zie ook bijlage 4 voor de beslisboom voor plaatsing van laadinfrastructuur in het gebied 'wijken'.



Het clusteren van laadpalen

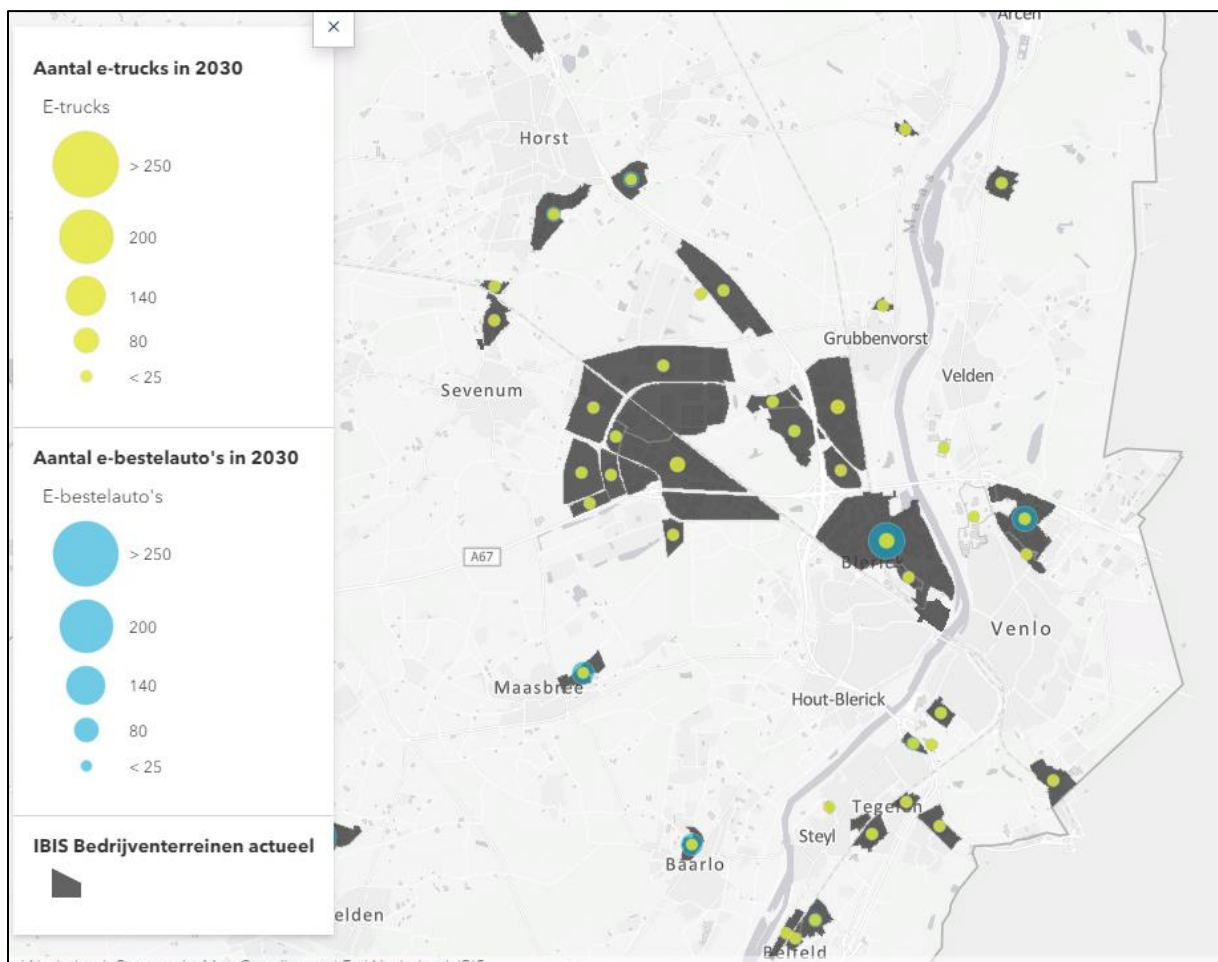
Een cluster van laadpalen of laadplein ontstaat wanneer er meerdere laadpalen bij elkaar staan. Clustering is wenselijk op locaties waar een optimaal netwerk van laadpalen is bereikt, er weinig ruimte is om verspreid door de wijk losse laadpalen te plaatsen of waar laadpalen niet goed in het straatbeeld passen.

Het vormt daarom een oplossing op plekken waar de laaddruk hoog is, bijvoorbeeld omdat er veel verschillende functies samenkomen, zoals wonen, winkelen, werken, sporten, etc. Ook wordt zoekverkeer naar beschikbare laadpunten eerder voorkomen.

Ad 5: Bedrijventerreinen

Venlo heeft relatief veel bedrijventerreinen. Op deze terreinen is weinig publieke parkeergelegenheid, maar er is wel een laadvraag. Ook vanuit het goederenvervoer en de logistieke sector is er een laadvraag. Omdat deze doelgroep anders is, is er ook een andere plaatsingsstrategie nodig. Daarom geldt voor dit gebied ook een aparte laadstrategie.

Ook de logistieke sector is aan het elektrificeren en laadinfrastructuur voor elektrische busjes, vrachtvervoer en personenvervoer op bedrijventerreinen wordt steeds belangrijker. Ook de laadvraag van deze doelgroep neemt de komende periode toe. Op de onderstaande kaart zijn de prognoses voor voor het aantal elektrische trucks en bestelauto's in Venlo in 2030 te zien.



Figuur 5. Prognoses aantal elektrische trucks en bestelauto's 2030. Bron: NAL⁷

Personenvervoer en bestelbussen

Op bedrijventerreinen ontstaat een steeds grotere laadvraag voor zakelijk personenvervoer en goederenvervoer met bestelbussen. Ook hier hanteren we de ladder van laden. Elektrische busjes en personenauto's kunnen laden aan een reguliere publieke laadpaal, maar het heeft de voorkeur om laadinfrastructuur op privaat terrein te realiseren. Alleen wanneer dit niet mogelijk is werken we mee aan de realisatie van een laadpunt in de publieke ruimte.

⁷ <https://storymaps.arcgis.com/stories/e10241d4555445e586f2e5f8c814d456>

Depotladen voor E-trucks

Onderzoek van ElaadNL wijst uit dat 80% van de elektrische vrachtwagens in de toekomst op depots gaat laden. Depotladen is het 's nachts laden op het eigen terrein van een bedrijf. De manier waarop deze depots worden ingericht is sterk afhankelijk van het logistieke plan van de gebruikers van het depots. De verwachting is dat het zal gaan om een combinatie van reguliere laders met snelladers. De reguliere laders worden gebruikt om 's nachts het wagenpark volledig op te laden. De laders kunnen ook gebruikt worden om overdag bij te laden wanneer een enkele volle accu niet voldoende is voor de af te leggen afstand. Er kan hier zowel behoefte aan snelladen ontstaan voor overdag en regulier laden voor 's nachts.



Logistieke laadhubs

Op termijn zal er in Venlo waarschijnlijk behoefte ontstaan aan een (of meerdere) logistiek laadhub(s). Dit zijn hubs die specifiek zijn bedoeld voor laden van vrachtvervoer over langere afstanden. E-trucks kunnen hier tussentijds bijladen wanneer de accu van de truck niet voldoende capaciteit heeft voor de af te leggen afstand.

Ad 6: Omliggende kernen en het buitengebied

In de omliggende kernen Tegelen, Belfeld, Boekend, Lomm en Velden en in het buitengebied is de vraag naar publieke laadinfrastructuur laag vanwege het hoge aantal woningen met een eigen oprit. Er wordt immers vooral geparkeerd op eigen terrein. De gemeente Venlo streeft ernaar om in elke omliggende kern ten minste één laadpunt te realiseren. In de kernen Lomm, Velden, Tegelen, Belfeld staat in 2022 al een publieke laadpaal.

Ad 7: Wijken met een lage vraag naar publieke laadinfrastructuur

De prognoses laten zien dat er ook wijken zijn met een lage vraag naar publieke laadinfrastructuur, ook in de toekomst. Dit komt doordat alle inwoners, werkenden en bezoekers genoeg gelegenheid hebben om te laden op eigen terrein. Dit gebied heeft een hele lage vraag naar laadinfrastructuur. Er wordt hier dus niet gestreefd naar een optimaal netwerk zoals in 'wijken'.

In deze wijken plaatst de gemeente Venlo enkel publieke laadinfrastructuur wanneer er een specifieke aanvraag voor laadinfrastructuur in de openbare ruimte komt die niet kan worden opgevangen op privaat terrein.

Het gaat om de wijken:

- Heierhoeve
- Floriade Park
- Hasselt en Het Vorst
- Verspreide huizen Velden
- Spikweinen
- Lingsfort
- Grote Hei
- Ulingsheid
- Kaldenkerkerweg-West
- Snelle Sprong
- Krekelsberg
- Geloö
- Geloérveld / Pannenberg
- Witveld

- Gebied patersweg

Ad 8: Langs de hoofdwegen

'Langs de hoofdwegen' is een aparte categorie, omdat hier sprake is van 'laden onderweg'. Hierbij moet de laadoplossing gevonden worden in het realiseren van snelladers. De korte oplaadtijd zorgt ervoor dat laden onderweg mogelijk is. De laadbehoefte aan snelladers wordt verder vorm gegeven zoals beschreven onder de aanpak 'snelladen'.



6.2. Plaatsingscriteria

Parkeren. We erkennen het spanningsveld tussen parkeren en laden. Het parkeerbeleid is in veel gevallen leidend. Rondom het thema parkeren hebben we een aantal aanvullende kaders opgenomen die relevant zijn voor laadinfrastructuur:

Het parkeerregime geldt ook voor de laadplek, dus zones voor betaald parkeren, ontheffingen, blauwe zones gelden ook voor de EV.

- Voor laadplekken kijken we in eerste instantie naar de geldende parkeerdruk in een straat.
 - o Is deze onder 85% dan voegen we een laadplek toe, conform de uitrol laadinfra.
 - o Is de parkeerdruk > 85% dan wordt enkel en alleen een laadplek gerealiseerd wanneer er een intentieverzoek is ontvangen van een bewoner uit de straat.
- Een aangevraagde laadplek door een e-rijder is niet exclusief voor die e-rijder. Net zoals dat een openbare parkeerplek voor de deur niet exclusief voor die inwoner bedoeld is. Tenzij het een parkeerplaats voor collectief elektrisch vervoer (bijv. deelmobiliteit) betreft.
- Mocht er door e-rijders onnodig lang geladen worden, zal de CPO (Charge Point Operator) ingrijpen, bijvoorbeeld via het tarief. Op die manier kunnen we deelgebruik van een laadpaal bevorderen.
- Bij plaatsing van een laadpaal worden niet direct twee parkeervakken als laadplek gereserveerd, maar er blijft één vak beschikbaar voor zowel laden als 'normaal parkeren'.
- Geen openbare laadinfrastructuur toepassen/toewijzen in een gebied dat als autoluw is aangewezen. (bijv. Venlo centrum)

Verkeer en vervoer. Het mobiliteitsbeleid is in veel gevallen leidend, dat betekent:

- Wanneer er autoluwe zones gerealiseerd worden, dan worden er ook geen (extra) laadpalen geplaatst of worden laadpalen verplaatst.
- We houden rekening met verkeersdrukke en verkeersveiligheid. Er is een voorkeur voor haaksparkeren in plaats van langsparkeren. Niet bij smalle wegen of drukke doorgaande wegen.
- Er is een voorkeur voor goed bereikbare plekken, om te voorkomen dat onnodig verkeer wordt aangetrokken in woonwijken
- We houden rekening met ontwikkelingen op de langere termijn waarbij we de discussie blijven voeren over de hoeveelheid autoverkeer en de opkomst van deelvervoer.

Groen, water, ondergrond. We minimaliseren de impact op groen, water, en de ondergrond:

- Bij plaatsing van laadpalen gaan we op zoek naar locaties waar de inpassing mogelijk is zonder dat hiervoor aanpassingen aan de bestaande groenstructuren moeten worden gedaan.

- We houden rekening met bestaande en toekomstige bomenlinies en laanritme van bomen, zowel wat betreft de positionering van laadpalen alsook bij het bepalen van de ondergrondse tracés voor bekabeling.
- We realiseren geen laadpalen onder de kroonprojectie van bomen.
- In sommige gebieden (zoals buitendijks) moet er rekening gehouden worden met wateroverlast. In die gebieden kunnen mogelijk niet overal laadpalen worden geplaatst.
- We zoeken naar locaties waar al voldoende ondergrondse infrastructuur aanwezig is. In samenspraak met Enexis zoeken we geschikte locaties.
- We nemen de impact op de ondergrond mee bij de locatiekeuze.

Ruimtelijke kwaliteit. We proberen laadpalen zo te plaatsen dat er zo min mogelijk afbreuk wordt gedaan aan de ruimtelijke kwaliteit.

- We plaatsen zoveel mogelijk op neutrale parkeerplekken, zoals op een pleintje of langs een blinde zijgevel. We proberen het plaatsen pal voor een voordeur te voorkomen.
- Bij de plaatsing van laadpalen houden we rekening met de ruimtelijk kwaliteit en de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Zowel geparkeerde auto's als de laadpalen zelf zijn objecten die niet met iedere omgeving harmoniëren.
- Ten behoeve van de borging van de ruimtelijke kwaliteit zal een advies vanuit de beleidsvelden stedenbouw, erfgoed of landschap, onderdeel uitmaken van de locatiekeuze en eventuele inpassingsmaatregelen. Locaties waar we het sturen op beeldkwaliteit belangrijk vinden zijn te vinden in de Welstandsnota Venlo 2013.

Lokale kenmerken. Bij de plaatsing van laadpalen is het van belang rekening te houden met lokale kenmerken, waardoor soms maatwerk nodig is en er een uitzondering op het beleid moet zijn:

- Venlo is een grensregio en een belangrijke route richting o.a. het Ruhrgebied. Het is dus van belang dat wanneer deze vervoersbewegingen elektrificeren de voorzieningen hierop berekend zijn.
- De laadinfrastructuur moet aansluiten bij de specifieke kenmerken en identiteit van een wijk. De mogelijkheid moet bestaan om af te kunnen wijken van het standaard beleid wanneer een specifieke situatie in een wijk hier om vraagt.

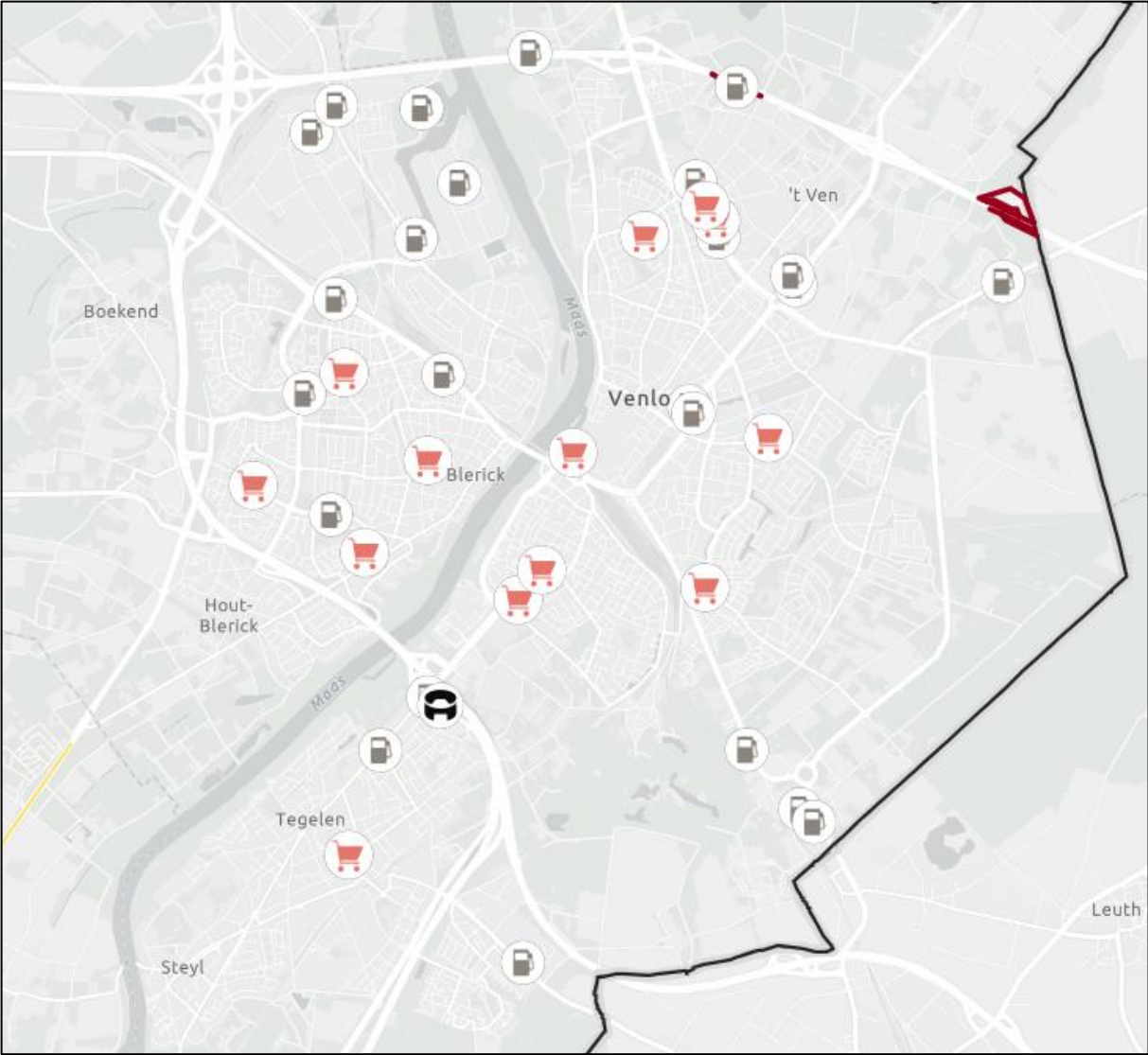
Gebouwde omgeving. Het is belangrijk om laadinfrastructuur vroegtijdig in te passen in de gebouwde omgeving. We hanteren dezelfde criteria als in het Bouwbesluit en de European Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III).

- Voor woningbouw bij nieuwbouw of grootschalige renovatie met meer dan 10 parkeervakken voor elk parkeervak alvast leidinginfrastructuur moet worden aangelegd.
- Voor nieuwe utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken moet dit voor één op de vijf parkeervakken worden aangelegd en dient er minimaal 1 laadpunt te zijn.
- Vanaf 2025 moet er voor bestaande utiliteitsbouw met meer dan 20 parkeervakken 1 laadpunt zijn gerealiseerd.
- We geven bij ieder ruimtelijk project het advies mee om hier alvast rekening mee te houden. We hanteren hiervoor de CROW normen.

Bijlage 1. Te Betrekken partijen

- **Lokale ondernemers en bedrijven** met eigen parkeergelegenheid. Met name in de binnenstad waar de publieke ruimte schaars is of in gebieden met veel parkeerdruk. We zoeken hiervoor samenwerking met ondernemersverenigingen.
- **Sportverenigingen**, vooral de sportterreinen in de nabijheid van woonwijken. Het stadion van VVV-Venlo vormt hierin ook een belangrijke locatie.
- Drukbezochte plekken, zoals: **supermarkketens, winkelcentra, en bouwmarkten**, waar voor korte tijd geparkeerd wordt. Hier zijn snelladers mogelijk ook interessant; **Religieuze gebouwen**, zoals moskeeën en kerken; **Zorginstellingen**, met name het ziekenhuis VieCurie; **Onderwijsinstellingen**, met name de Fontys en Hanos.
- **Toeristische locaties en recreatieplekken**, om bezoekers van de gemeente zoveel mogelijk tegemoet te komen en duurzaam bezoek naar de gemeente te stimuleren, bijvoorbeeld Arcen kasteeltuinen in nabijheid van woongebied, Kloosters in Steyl en Belfeld, Vakantieparken, Thermaalbaden, Taurus Adventurepark, hotels, zoals Novotel, bij de Maasduinen. Hierbij moet Venlo Partners ook betrokken worden.
- **Parkeergaragehouders**, in dit geval Q-park. Om te voorkomen dat elektrische auto's moeten uitwijken naar straatparkeren, moeten we deze juist ook in parkeergarages opvangen.
- **Autogarages** bewegen om elektrische auto's te verkopen en als dit gebeurt om ook informatie mee te geven over laden, en de opties, etc.
- **Goederenvervoer**, TLN en Evo Fenidex voor elektrische stadsdistributie en omslag van zwaar transport naar mogelijk elektrisch. Nu nog geen actie, maar in contact blijven over de mogelijkheden, etc.
- **Energiecoöperaties** als mogelijke partners met betrekking tot de link met de energietransitie.
- **Woningcorporaties** om hen te bewegen laadinfra aan te leggen voor hun huurders.
- **Bedrijventerreinen/terreinbeheerders** om laadvraag van werkenden en bezoekers op te vangen. Zeker wanneer gelegen nabij woonwijk.
- **Mobiliteitspartners**, zoals Prorail/NS, Veolia, deelvervoeraanbieders, voor de omslag naar elektrisch vervoer, laadinfrastructuur rondom stations, en koppeling met deelvervoer.
- **Netbeheerder** voor afstemming. Dit wordt grotendeels meegenomen in de RES en collectieve aanbesteding publieke laadpalen.

Bijlage 2. Kansrijke snellaadlocaties in de gemeente Venlo



Bijlage 3. Beslisboom plaatsing laadinfrastructuur gebied 'Wijken'

