

# GEMEENTE SCHERPENZEEL

## MEMO

2022-11

---

datum : 8 februari 2022

aan : De Raad

van : het college van burgemeester en wethouders

onderwerp : Terugkoppeling op de moties over Elektrisch rijden laadvisie

bijlage(n) : 3 (de Integrale Laadvisie en 2 moties)

---

### **Inleiding:**

Op 7 oktober 2021 heeft uw gemeenteraad de Integrale Laadvisie Gemeente Scherpenzeel vastgesteld. Bij de behandeling van deze Integrale Laadvisie heeft u twee moties ingediend.

### **Motie 10 M van ChristenUnie: Laadplein**

In deze motie stelde de CU voor:

- Het college te laten onderzoeken of er laadpleinen gerealiseerd kunnen worden. Bijvoorbeeld op het parkeerterrein achter de Big Bazar, de parkeerplaatsen bij het oude Koetshuis, de parkeerplaats bij de Breehoek en/of andere locaties die uit het onderzoek naar voren komen als het meest geschikt hiervoor.

De mogelijkheid voor het aanleggen van een laadplein in Scherpenzeel is meegenomen in de Integrale Laadvisie. Op pagina 3 van dit document onder soort laadpunten staat: "We kiezen voorlopig niet voor de realisatie van laadpleinen en snelladers."

#### *Laadplein (definitie)*

*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.*

#### *Variaties*

- *Fastchanger pleinen (fastnet laadpunten).*
- *Bi-directionele pleinen (ASR kantoor Utrecht). De auto wordt ontladen en tijdig opgeladen.*

# GEMEENTE SCHERPENZEEL

- *Enz.*

De vraag is of er op dit moment voldoende behoefte is om een laadplein naar volle capaciteit te gebruiken. Een meer passende oplossing is om te focussen op locaties die goed uit te breiden zijn. Met deze strategie worden losse laadpalen gerealiseerd door een laadexploitant. Naarmate de vraag naar laadinfra toeneemt, groeien deze losse laadpalen volgens de master-slave opstelling tot kleine laadpleintjes. Bij een master-slave opstelling is alleen de master-laadpaal aangesloten op het net en de slave(s) zijn op de master aangesloten. Dit is een zeer kosteneffectieve methode om meer laadpunten op dezelfde locatie te realiseren.

Deze opstelling (Laadplein-opstelling) zijn al bij de Breehoek en op de Industrielaan geïnstalleerd.

In opdracht van provincie Gelderland en Overijssel maakt Royal HaskoningDHV een prognose van de laadbehoefte in 2025 en welke locaties het betreft. Het verschaft informatie bij het opstellen van de nieuwe plankaarten. We houden daarbij vooraf rekening met uitbreidbaarheid, bijvoorbeeld dat er meerdere parkeervakken op een rij liggen. In 2022 beginnen we het traject voor het opstellen van de nieuwe plankaarten. De plankaarten geven inzicht in waar de behoefte aan laadpalen is en wat de geschikte locaties zijn.

Het is voor de aanbieder van laadpalen een spel van (verwachte) vraag en aanbod wat op termijn rendabel moet zijn.

De raad kan zicht uitspreken over ambities en wensen m.b.t. de invulling van Centrumplan, verbouwing Breehoek enz. In dat geval worden deze locaties voorkeur locaties in de plankaart. Als de laadpaal aanbieder ook daarvan de meerwaarde ziet en instemt kunnen we deze locaties aanmerken en promoten.

## **Motie 10 M SGP en Pro Scherpenzeel: Laadlantaarnpalen**

Hieronder de punten genoemd in deze motie :

1. te onderzoeken of dubbele oplaadpunten, geïntegreerd in lichtmasten, toegepast kunnen worden in Scherpenzeel,
2. dit onderzoek te richten op:
  - a. toepassing in nieuw te bouwen woonwijken
  - b. toepassing in bestaande lichtmasten
  - c. toepassing bij vervanging van lichtmasten,
3. de raad te informeren over de uitkomsten van dit onderzoek,
4. deze mogelijkheden van laden eventueel op te nemen in de volgende versie van de laadvisie.

Naar aanleiding van deze moties is er intern navraag gedaan, de laadconsulent van de Provincie geraadpleegd en deelgenomen aan een webinar over laadlantaarnpalen georganiseerd bij GO-RAL (Gelderland-Overijssel Regionale Aanpak Laadinfrastructuur).

1. In een laadlantaarnpaal krijgt de lichtmast een extra functie en dit maakt het qua beheer ingewikkelder. Het zijn twee verschillende functies met elke zijn eigen eisen en normen.

# GEMEENTE SCHERPENZEEL

De extra functie is geen taak van de gemeente. Hoogstens kunnen we de laadmogelijkheid stimuleren door de masten ter beschikking stellen waar de laadfunctie ingebouwd kan worden. In het huidige beleid wordt aan een aantal providers de mogelijkheid gegeven om laadpalen te plaatsen. Het gescheiden houden van de functies geeft duidelijkheid in verantwoordelijkheden.

2.a. Voor nieuwbouwwijken zouden volgende punten verder onderzocht moeten worden:

- De laadlichtmasten in een nieuwbouwwijk in Arnhem zijn een lichtmast en een laadpaal in één object samen gebracht. Deze objecten hebben twee voedingen van stroom:
  - o De lichtmast functie is aangesloten op een geschakelde OV-deel van het stroomnet.
  - o De laadpaal functie is aangesloten op eigen netkabel van de concessie/laadpaalhouder. De laadpaal functie wordt gevoed door een centrale buitenkast. Vanuit die kast worden 4 tot 10 laadlichtmasten op een maximale afstand van 100 meter bediend.
- Dit object heeft dus twee aansluitingen.
- De buitenkast is zo dicht mogelijk en centraal bij de palen geplaatst. De locatie zal daarom nooit voor het straatbeeld of omwonenden ideaal zijn.

Daarnaast moet er een antwoord komen op de volgende vragen:

- Worden de parkeervakken bij de laadlaantarnpaal gereserveerd voor elektrische auto's?
- De gemeente kan geen aanbieder zijn van laadpalen. Wanneer de raad de ambitie heeft zal daar een partij gevonden moeten worden die de ambitie kan uitvoeren en exploiteren. De gemeente zou de lichtmast geschikt kunnen maken en aanbieden. Arnhem heeft in zijn ambitie deze laadvorm opgelegd in de samenwerking en betaald voor de verwachte verlies van het niet renderen in de eerste jaren. Is dit de vorm die raad verkies of zien zij meer (on)mogelijkheden?
- Daarnaast moeten er duidelijke afspraken gemaakt worden in het geval dat de laadpaal verouderd is. In het algemeen is de levensduur van een lichtmast (40 jaar) financiële afschrijving langer dan een laadpaal (10 jaar).
- Bij wie ligt de verantwoordelijkheid voor het veiligstellen en de afhandeling van schade bij een aanrijding? Is dat de gemeente, de netbeheerder of de laadpaalexploitant?

2.b en c. In een gewone lichtmast is het niet mogelijk om laadpunten te installeren omdat lichtmasten op een ander elektriciteitsnet zitten dan laadpalen, woningen, etc. Dit net heeft te weinig capaciteit en wordt overdag helemaal afgeschakeld. Daarnaast is de fundering voor een lichtmast anders dan een laadlantaarnpaal. Met de bestaande lichtmasten is ombouwen in

# GEMEENTE SCHERPENZEEL

verband met de installatie voorschriften niet mogelijk. De masten moeten vervangen worden voor specifieke masten.

4. We monitoren de ontwikkelingen op het gebied van laadlantaarnpalen en smartcity (multi technologische functies) ondersteunde masten. Dit kan eventueel meegenomen worden in de volgende versie van de Laadvisie. Een combinatie laad-lichtvisie kan ook een optie zijn maar hiervoor moeten verschillende beleidsdoelen geïntegreerd worden. Dit betekend ook dat contracten herzien moeten worden. Er moeten partners gevonden worden die een nieuwe vorm willen participeren.