

Laadpalenbeleid

Gemeente Roosendaal 2025 – 2030

Elektrisch vervoer in de gemeente Roosendaal

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	4
1. Inleiding	5
1.1. Aanleiding	5
1.2. Opgave	5
1.3. Doel en scope	6
1.4. Uitgangspunten	7
1.5. Leeswijzer	7
2. Kenmerken laadinfrastructuur	8
2.1. Typen laadinfrastructuur	8
2.2. Soorten laadpunten	8
3. Huidige stand van zaken	10
3.1. Voorgaand beleid	10
3.1.1. Verlengde private aansluitingen (VPA)	10
3.2. Elektrische auto's	11
3.2.1. Aantallen en locaties laadpunten	11
3.2.2. Huidig gebruik laadpunten	13
4. Ontwikkelingen	16
4.1. Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik	16
4.1.1. Slim laden	16
4.1.2. Wet- & regelgeving	16
4.2. Energietransitie	17
5. Opgave Roosendaal	18
5.1. Inleiding	18
5.2. Prognose elektrische voertuigen	18
5.3. Theoretische prognose laadpunten	19
5.4. Opgave 2024 – 2028 (2030)	20
5.5. Opgave 2029 en verder	21
6. Keuzes	22
6.1. Type laadinfrastructuur	22
6.2. Soorten laadpunten	22
6.3. Uitvoeringsmodel	24
6.4. Plaatsingsstrategie	24
6.5. Participatie	24

7.	Gebruikersgroepen	26
7.1.	Personenvervoer	26
7.2.	Logistiek	27
7.3.	Overige groepen	27
8.	Uitvoering en organisatie	29
8.1.	Gemeentelijke organisatie	29
8.2.	Samenwerking en afstemming.....	29
8.3.	Monitoring.....	29
8.4.	Financiële kaders	29
	Bijlage I – Begrippenlijst	31
	Bijlage II – Overzicht gebruikersgroepen	33

Managementsamenvatting

Het laadpalenbeleid van Roosendaal speelt in op de groeiende behoefte aan laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, voortkomend uit Europese regelgeving en nationale klimaatdoelen. Het beleid richt zich op een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur. Door regie te voeren op de plaatsing en uitbreiding van laadpunten, ondersteunt de gemeente de transitie naar emissieloos vervoer en een duurzame mobiliteit.

De huidige stand van zaken in Roosendaal toont een significante groei in laadinfrastructuur en het gebruik van elektrische voertuigen. Het aandeel elektrische voertuigen in het wagenpark is 6%, iets onder het landelijke gemiddelde van 7,8%. De vraag naar laadpalen neemt toe, met een stijging van het aantal laadsessies van 882 per maand in januari 2022 naar 8.560 in december 2024. Het stroomverbruik van de openbare laadpalen is in dezelfde periode toegenomen van 18.500 kWh naar 210.000 kWh per maand.

In Roosendaal wordt de benodigde laadinfrastructuur ingeschat aan de hand van de prognoses van ElaadNL. Verwacht wordt dat het aantal elektrische voertuigen in Roosendaal tussen 2024 (ca. 2.650 voertuigen) en 2050 (ca. 44.300 voertuigen) zal toenemen met meer dan 1600%. Dit vraagt om een aanzienlijke uitbreiding van laadpunten, van 3.500 laadpunten in 2024 naar circa 19.500 in 2050. Voor de periode 2024-2028 worden ongeveer 300 laadpalen voorzien. Vanaf 2029 en verder wordt de opgave continu gemonitord en bijgesteld op basis van de groei in gebruik en veranderende eisen.

De laadinfrastructuurstrategie in Roosendaal richt zich op het bevorderen van privélaadpunten, met publieke laadpunten als aanvulling voor bewoners zonder privéoptie. Verlengde private aansluitingen -in de vorm van een kabelgoot- worden daarbij ook toegestaan. Laadpalen worden datagestuurd geplaatst, maar strategische en vraaggestuurde opties blijven mogelijk. Inwoners worden betrokken bij de locatiekeuze van laadpalen, met de mogelijkheid om feedback te geven voordat het verkeersbesluit wordt genomen. Dit wordt verder beschreven in de Uitvoeringsregels Laadpunten gemeente Roosendaal, waarin de praktische uitwerking van dit kaderstellend beleid wordt beschreven.

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in Roosendaal. Dat is ook noodzakelijk om de klimaatdoelen van Parijs te halen. Ook streven we naar een schonere en gezondere lucht in de stad, zoals vastgelegd in het Schone Lucht Akkoord (SLA) dat Roosendaal heeft ondertekend. We volgen daarnaast de ontwikkelingen rondom zero-emissiezones in Nederland. De verwachting is dat door zero-emissiezones in steden in Nederland het aantal elektrische bestelwagens de komende jaren sterk toeneemt, en daarmee ook de behoefte aan laadinfrastructuur.

Wij stimuleren en faciliteren elektrisch vervoer als onderdeel van een breder pakket maatregelen om mobiliteit te verduurzamen. Denk hierbij aan autodelen, fietsen en lopen.

Vanaf 2035 zijn vrijwel alle nieuwe auto's in Europa emissieloos¹, voor een belangrijk deel zijn dat batterij-elektrische auto's. Die rijden alleen als de laadinfrastructuur op orde is. Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, een bijlage van het nationale Klimaatakkoord.

Een van de afspraken is dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie en bijbehorend plaatsingsbeleid. Roosendaal geeft hieraan invulling door het opstellen van laadpalenbeleid en uitvoeringsregels laadpalen, dat de komende jaren richting geeft aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen. Dit beleid dient als basis om de plannen rondom de uitvoering en uitrol van laadinfra op te stellen.

1.2. Opgave

Met ongeveer 600 publieke en naar schatting 225 semi-private laadpunten in gemeente Roosendaal zijn de eerste stappen gezet. Maar we staan pas aan het begin van de transitie naar elektrisch vervoer. De verwachting anno 2024 is dat het aantal elektrische voertuigen op de weg de komende jaren nog steeds fors blijft groeien. Mede door Europese regelgeving omtrent emissieloos rijden komen er steeds meer betaalbare modellen beschikbaar. Dit geldt voor personenauto's én voor commerciële voertuigen, zoals bestelwagens.

De groei in het aantal laadpunten heeft een grote impact op het elektriciteitsnet en het beslag op de openbare ruimte. Belangrijk is dat de laadpunten zorgvuldig en tijdig worden ingepast. Ook moeten we keuzes maken in het type laadpunten dat we gaan plaatsen. Er zijn namelijk verschillende manieren om de laadbehoefte van EV-rijders op te lossen: bijvoorbeeld door reguliere laadpalen te plaatsen, door laadpleinen te realiseren of door snelladers een plek te geven. Deze laadoplossingen krijgen voor een deel een plek in de publieke ruimte, bijvoorbeeld voor inwoners die geen eigen oprit hebben of voor bezoekers aan onze gemeente. Een ander deel van de laadpunten krijgt plek in de private ruimte, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen.

¹ <https://www.europarl.europa.eu/topics/nl/article/20221019STO44572/eu-verbod-op-de-verkoop-van-nieuwe-benzine-en-dieselauto-s-vanaf-2035-uitgelegd>

Ook het mobiliteitsgebruik verandert de komende jaren. Dit wordt uiteengezet in de mobiliteitsvisie 2040. In de mobiliteitsvisie wordt ingezet op het STOMP-principe (Stappen-Trappen-OV-Mobility as a Service-Personenauto), waarbij duurzame vormen van vervoer met de kleinste voetafdruk worden gestimuleerd.

Naast reguliere laadpalen willen we ook op innovatieve manieren laadpunten inpassen, door waar mogelijk laadpunten te combineren met lichtmasten, straatmeubilair en/of door ondergrondse laadpunten te installeren. Ook staan we open voor experimenten op juridisch gebied. Denk hierbij aan laadpunten zonder gereserveerde laadplekken. Zowel de innovatieve laadpunten als experimenten voor plaatsing van laadpalen zonder gereserveerde plekken (en dus zonder verkeersbesluit) voeren we projectmatig uit wanneer daar aanleiding toe is. Denk hierbij aan locaties waar een laadpaal niet gewenst is (vanuit bijvoorbeeld beheer), maar waar laden wel gewenst is.

1.3. Doel en scope

Het laadpalenbeleid bepaalt een strategie waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen wordt gerealiseerd. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen en de CO₂-uitstoot te verminderen.

We voorzien met dit laadpalenbeleid in de toenemende laadvraag en geven richting aan de transitie naar elektrisch vervoer. Het beleid heeft een zichttermijn van ongeveer vijf jaar. We kiezen een termijn van vijf jaar omdat de markt zich erg snel ontwikkelt.

Met het laadpalenbeleid nemen we regie op het plaatsen en opschalen van de gewenste mix van laadinfrastructuur. Zo zorgen we voor een goede inpassing in de openbare ruimte, op het elektriciteitsnet en geven we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

Het laadpalenbeleid richt zich op verschillende gebruikersgroepen (zie ook bijlage II). Een gebruikersgroep is bijvoorbeeld personenauto of logistiek, waaronder meerdere typen voertuigen vallen. Prioriteit voor verschillende gebruikersgroepen is afhankelijk van meest urgente opgave. De ontwikkelingen rondom elektrificatie voor OV en personenauto's zijn het verst gevorderd. De urgentie om daar aan de slag te gaan is hoger dan bij andere modaliteiten zoals zwaarder vrachtvervoer.

Gebruikersgroepen die we inzichtelijk hebben, hebben uiteenlopende laadbehoeften en dus zijn er ook meerdere laadoplossingen nodig. In hoofdstuk 7 staan de gebruikersgroepen waar we ons in dit beleid op richten. Voor de gebruikersgroepen die we nu niet meenemen, volgen we de landelijke ontwikkelingen.

Wanneer het vanuit de inhoud noodzakelijk is, herijken we dit beleid. Dit doen we zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en daaropvolgend op het juiste moment een passende laadinfrastructuur hebben of kunnen ontwikkelen.

We verwachten dat ook bestelwagens, taxi's en voertuigen voor het doelgroepenvervoer steeds meer overstappen naar elektrisch. Een deel van die voertuigen gaan 's avonds mee naar huis en laadt in de wijk. De laadbehoefte van deze voertuigen in de wijk nemen we ook mee in dit beleid.

Naast elektrische voertuigen zet zowel Nederland als Europa in op waterstof als energiedrager en 'brandstof' voor met name zware emissievrije voertuigen. De ontwikkeling van waterstof is nog niet zo

ver als batterij-elektrisch. Ondanks dat in Roosendaal waterstof getankt kan worden, is het aanbod vulpunten, betaalbare voertuigen en (groene) waterstof is nog heel beperkt en erg duur. We volgen de ontwikkelingen.

1.4. Uitgangspunten

De doelen zijn ambitieus, de realisatie is complex en de ontwikkelingen gaan snel. Om de doelen te bereiken is regie nodig van de gemeente. Dit doen we in samenwerking met onder andere de provincie en Enexis. We blijven daarom monitoren of onze strategie het gewenste resultaat oplevert. Als het nodig is passen we onze strategie aan, maar onze doelen en ons eindbeeld houden we vast. Dit beleid biedt de komende jaren houvast bij het realiseren van laadinfrastructuur.

Als uitgangspunt voor het laadpalenbeleid geldt dat wij ons inzetten om een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur te realiseren:

- **Toegankelijk**
Iedereen moet kunnen laden: bewoners, bezoekers, toeristen, mindervaliden, etc.
Toegankelijk houdt ook in dat er laadoplossingen zijn voor vrijwel alle typen voertuigen. We vinden gebruiksgemak en toegankelijkheid belangrijk. Daarom streven we ernaar dat de werkwijze en het gebruik van de laadinfrastructuur vergelijkbaar is met andere gemeenten.
- **Betaalbaar**
We zorgen ervoor dat het opladen van voertuigen betaalbaar blijft voor iedereen, ook voor mensen met een kleine portemonnee.
- **Betrouwbaar**
We willen een netwerk dat weerbaar is tegen verstoringen en efficiënt gebruik stimuleert. De aanwezigheid van goed functionerende laadfaciliteiten geeft vertrouwen bij gebruikers bij de overstap naar elektrisch vervoer.
- **Veilig**
Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid wat betreft het voertuig en de laadvoorziening, als digitale veiligheid oftewel cyber security. We volgen hiervoor de landelijke regels.

1.5. Leeswijzer

Hoofdstuk 2 focust zich op de kenmerken van laadinfrastructuur. In hoofdstuk 3 beschrijft de uitgangssituatie: hoe ziet de laadinfrastructuur in gemeente Roosendaal er nu, anno 2024, uit? Hoofdstuk 4 beschrijft welke ontwikkelingen en trends er spelen en met welke kaders we te maken hebben? Hoofdstuk 5 beschrijft de prognoses voor de komende jaren, waarna we in hoofdstuk 6 onze strategische keuzes toelichten. In hoofdstuk 7 gaan we in op de gebruikersgroepen waar het beleid zich op richt. Tot slot beschrijft hoofdstuk 8 hoe we de uitvoering van dit beleid organiseren.

In de bijlagen geven we een begrippenlijst (Bijlage I) en een overzicht van de relevante gebruikersgroepen (Bijlage II).

2. Kenmerken laadinfrastructuur

We onderscheiden laadinfrastructuur naar twee kenmerken: op het eigendom van de grond waar een laadpunt zich op bevindt en op welk vermogen geladen wordt.

2.1. Typen laadinfrastructuur

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

- *Publiek laadpunt*
Een laadpunt dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten;
- *Laadplein*
Meerdere (≥ 4) publieke, semipublieke of private laadpunten bij elkaar op één plein.
- *Semipubliek laadpunt*
Een privaat laadpunt dat is opengesteld voor publiek. Denk aan parkeergarages, tankstations of horeca-locaties. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn;
- *Privaat laadpunt*
Een laadpunt op eigen terrein, aan huis of bij een bedrijf;
- *Verlengde private aansluiting*
Een privaat laadpunt op eigen terrein dat gebruikt wordt op openbaar terrein.

Sinds een aantal jaar werken we aan de uitrol van publieke laadinfrastructuur om te voorzien in de toenemende behoefte. Daarnaast mag iedereen een laadpunt realiseren op eigen terrein en deze op een parkeerplek op eigen terrein beschikbaar stellen voor derden.

Via bijvoorbeeld www.oplaadpalen.nl is een actuele kaart te vinden die een actuele indicatie geeft hoe het (semi)publieke laadnetwerk in gemeente Roosendaal eruit ziet.

2.2. Soorten laadpunten

Laadpunten kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren:

- I. *Regulier laden*
Laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren. Reguliere laadpunten worden individueel geplaatst, of worden geclusterd op een laadplein.
- II. *Snelladen*
Laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in kortere tijd opladen. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling. Ook vraagt snelladen meer van het elektriciteitsnetwerk. We onderscheiden drie subcategorieën:

- i. *Kortparkeerladen of semi-snelladen*
Laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW, deze worden steeds meer geplaatst bij onder andere supermarkten, hotels en vergaderlocaties.
- ii. *Ultrasnelladen voor personenvervoer*
Laadpunt met een vermogen boven 125 kW. De laadvermogens hoger dan 125 kW worden vaak bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij pompstations en wegrestaurants.
- iii. *Ultrasnelladen voor openbaar vervoer en logistiek*
Laadpunt met een vermogen hoger dan 350 kW, bijvoorbeeld een pantograaf. De laadpunten zijn geschikt om grote voertuigen zoals vrachtwagens en bussen in korte tijd te laden.

Snelladen is duurder dan regulier laden en heeft een grotere impact op het ondergrondse netwerk. 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.

3. Huidige stand van zaken

Om beslissingen te nemen die van invloed zijn op de toekomst, moeten we inzichtelijk hebben waar Roosendaal nu staat. In dit hoofdstuk nemen we daarom de huidige stand van zaken onder de loep.

3.1. Voorgaand beleid

Het voorgaande beleid dateert uit 2019. Dit is opgesteld om grip te krijgen op de ontwikkeling rondom laadpalen en laadinfrastructuur. Met het beleid is een impuls gegeven aan elektrisch rijden en een schoner milieu in Roosendaal. Ook is dit het moment geweest dat de gemeente Roosendaal is ingestapt in de collectieve provinciale aanbesteding van laadpalen om gebruik te maken van schaalvoordelen. Denk hierbij aan een lager laadtarief en betere voorwaarden. De collectieve provinciale aanbesteding is (en was) gegund aan Vattenfall.

In het voorgaande beleid hanteerden we het principe "paal volgt auto". Inwoners van de gemeente Roosendaal konden, zodra zij in het bezit van een elektrische auto, een laadpaal aanvragen via Vattenfall. Deze werd vervolgens beoordeeld door Vattenfall en de gemeente op locatie en technische haalbaarheid.

Bij akkoord van alle partijen wordt een verkeersbesluit genomen. Het besluit wordt gepubliceerd in de Staatscourant, maar ook in De Bode zodat alle bewoners deze kunnen inzien. De publicatie van dit besluit vormt ook de mogelijkheid voor omwonenden om te reageren op het besluit. Het is niet vaak voorgekomen dat omwonenden een bezwaar indienden. Wanneer er na de plaatsing van de laadpaal veel klachten kwamen over parkeerdruk en beperkt gebruik van de laadpaal, hebben we de twee parkeerplaatsen voor laden ingeperkt tot één parkeerplaats. Op basis van gebruiksdata kon worden besloten tot het terug invoeren van de tweede parkeerplaats voor laden.

Naast de reguliere laadpalen in de openbare ruimte zijn er afgelopen jaren ook, voornamelijk op semi openbare gronden, laadpalen aangelegd. Het betreft hier vaak snellaadpalen nabij publiekstrekkende functies. Denk daarbij aan laders bij supermarkten, bouwmarkten, tankstations, etc. Zolang de laadpalen niet op onze gronden staan, laten we dit over aan de markt. Zij leggen contact met de netbeheerder om te onderzoeken of er voldoende ruimte is op het elektriciteitsnetwerk. Dit uitgangspunt behouden we ook in de toekomst.

3.1.1. Verlengde private aansluitingen (VPA)

De afgelopen jaren kreeg de gemeente regelmatig vragen vanuit bewoners om te mogen laden in het openbaar gebied, vanuit het eigen stroomnetwerk. Dit kan bijvoorbeeld door het aanleggen van een verlengde private aansluiting in de vorm van een kabelgoot, een laadarm op hoogte of door het afdekken van een laadkabel met een mat in het openbaar gebied. Tot op heden was dit niet toegestaan.

Met dit nieuwe beleid worden verlengde private aansluitingen in de vorm van een kabelgoot toegestaan in Roosendaal. Andere opties staan we vooralsnog niet toe. Dit is afgelopen jaar (2024) heroverwogen en waar eerst enkel werd ingezet op een openbaar laadnetwerk, hebben de keuzes van de landelijke overheid (mede) ervoor gezorgd dat we als gemeente elektrisch rijden bereikbaar willen houden en maken. De kabelgoot draagt bij aan een blijvende financiële prikkel voor onze inwoners. De voorwaarden voor de kabelgoot worden beschreven in de uitvoeringsregels, welke na vaststelling

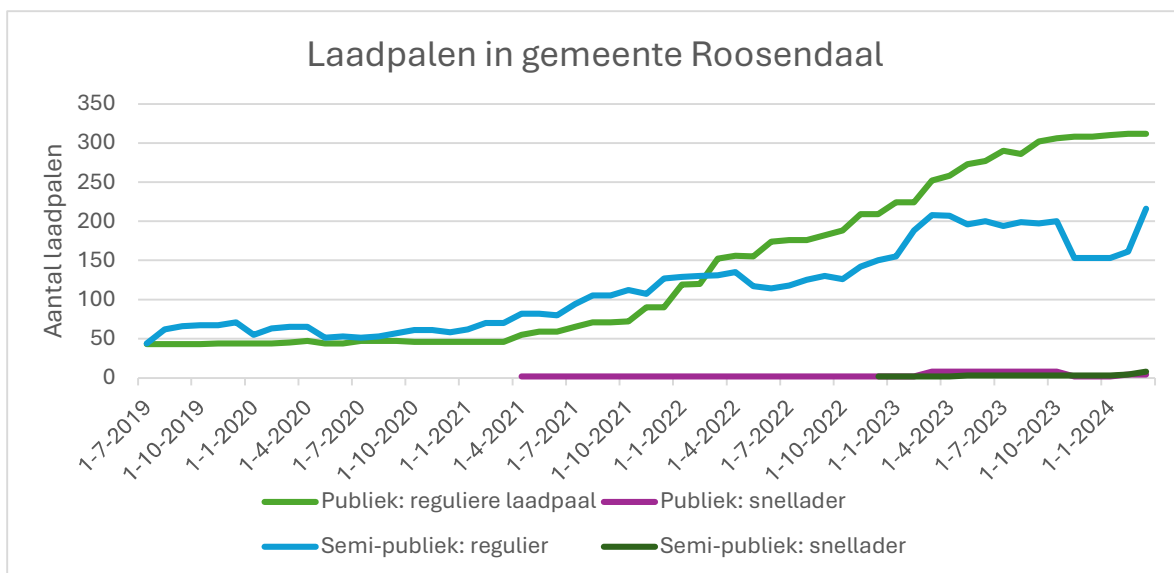
van het laadpalenbeleid worden voorgelegd ter besluitvorming. Hierin komen alle praktische regels rondom laadpalen en kabelgoten.

3.2. Elektrische auto's

Het aandeel Battery Electric Vehicle (BEV) en Plug-in Hybride Voertuig (PHEV) in het Nederlandse wagenpark is afgelopen jaren toegenomen van 1,5% in 2018 naar 7,8% in 2023. De verwachting is dat het aandeel van elektrische voertuigen verder gaat toenemen. Dit zien we ook terug in Roosendaal, zij het dat we iets achterblijven op het landelijke gemiddelde met een aandeel van ongeveer 6% in 2023. De toename van elektrisch vervoer gaat vooral ten koste van het aandeel diesel- en benzineauto's.

3.2.1. Aantallen en locaties laadpunten

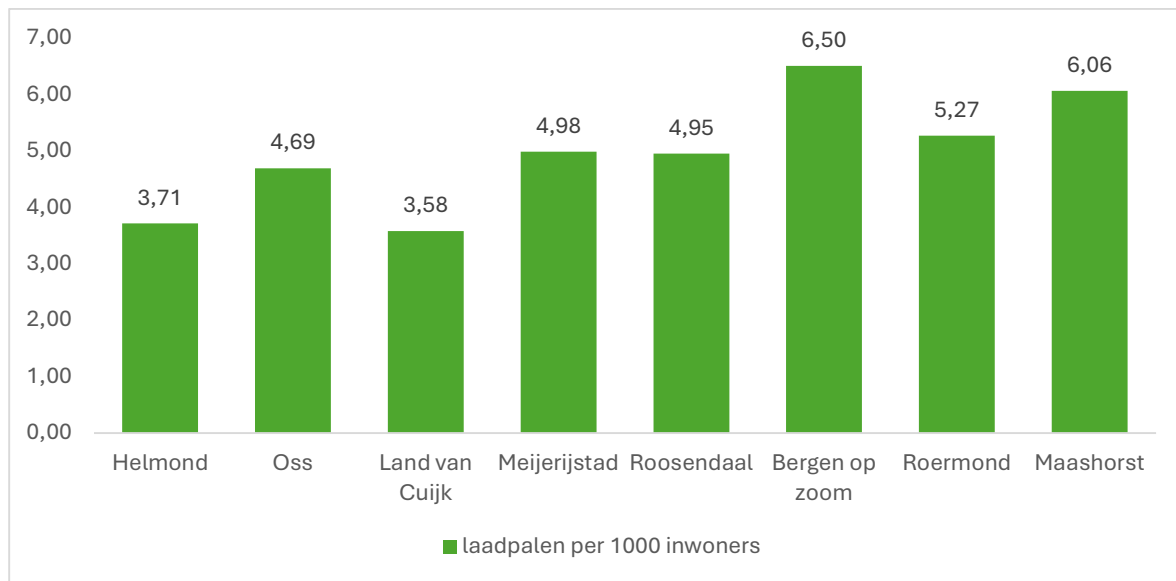
Volgens het NKL zijn er per 31-3-2024 in totaal 540 laadpalen in Roosendaal. Deze zijn onderverdeeld in 312 publieke laadpalen, 4 publieke snelladers, 216 semi-publieke laadpalen, en 8 semi-publieke snelladers. Ter vergelijking: in 2019 stonden er 44 (semi-)publieke laadpalen. Thuisladers zijn niet opgenomen in deze aantallen. Het is lastig vast te stellen hoeveel thuisladers er zijn.



Figuur 1 Aantal laadpalen per tijdseenheid in de gemeente Roosendaal.

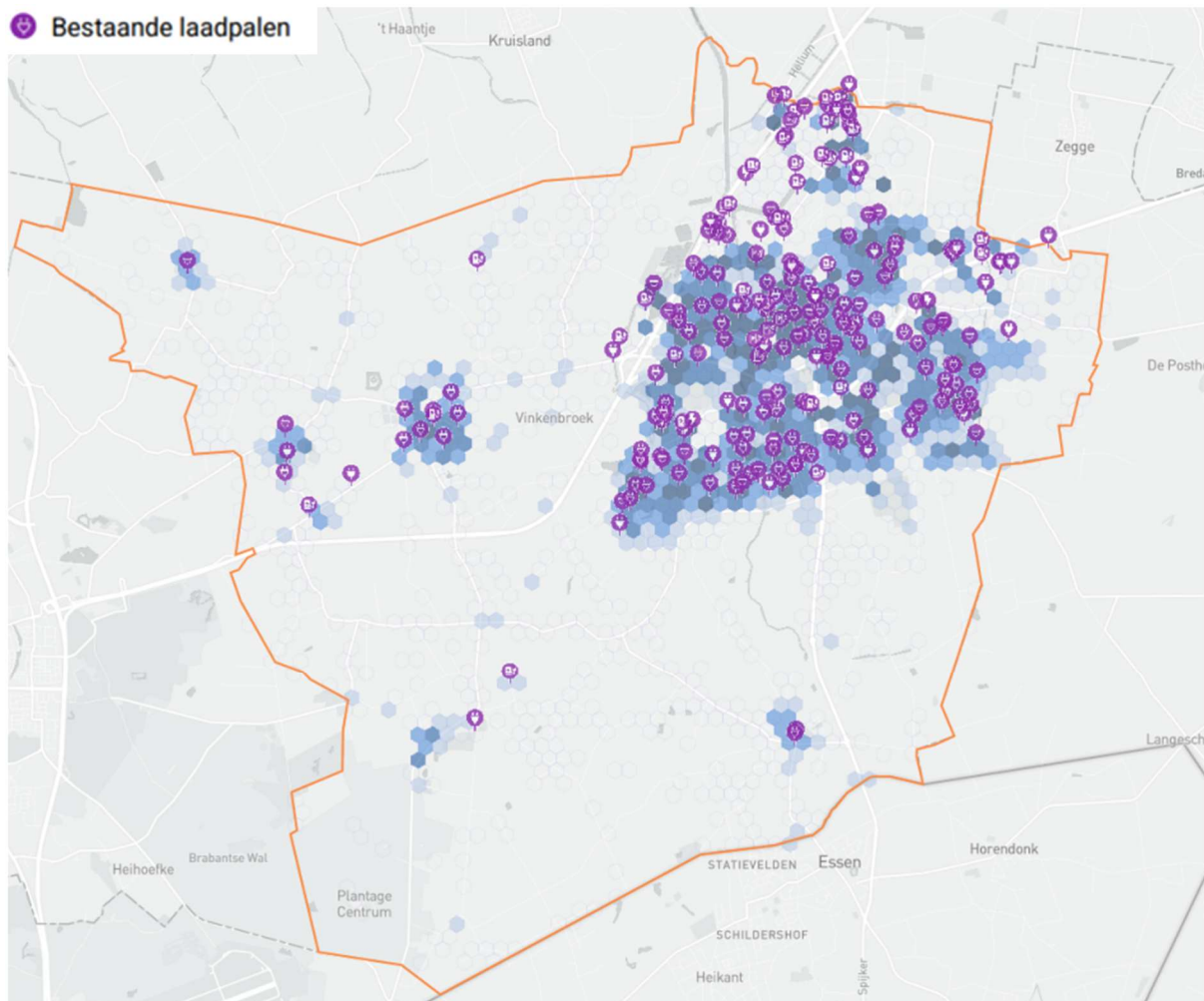
In onderstaande figuur is te zien waar deze laadpalen in onze gemeente staan. Zoals te zien, volgt de spreiding van laadpalen de demografische ontwikkelingen. Het betreft hier alle publieke én semipublieke (snel)laadpalen.

Om te bestuderen waar we staan, is gekeken naar andere, vergelijkbare, gemeentes. Daarbij is het aantal laadpalen per gemeente afgezet tegen het aantal inwoners. In onderstaande figuur is het aantal laadpalen per 1000 inwoners te zien van acht gemeentes. Het zijn gemeentes die in Noord-Brabant en Limburg liggen en die qua inwoneraantal het dichtst bij Roosendaal liggen.



Figuur 2 Aantal laadpalen per 1000 inwoners.

Roosendaal bevindt zich in de middenmoot van dit rijtje met vergelijkbare gemeentes uit de regio. We lopen met het aantal laadpalen per inwoner dus niet achteraan, maar zijn ook geen koplopers.

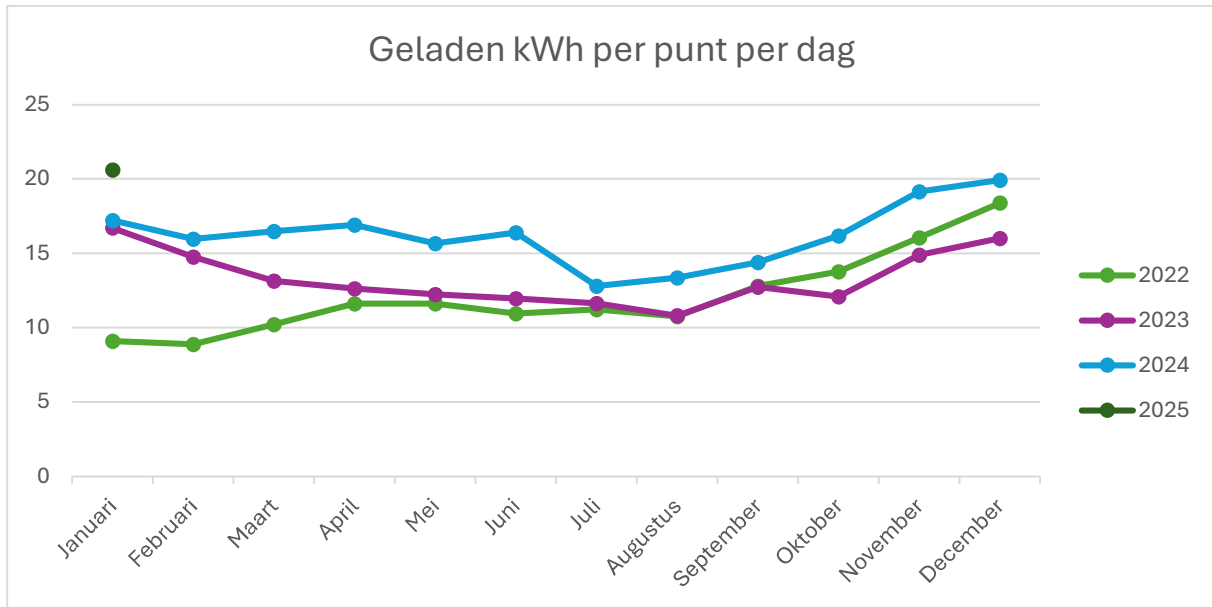


Figuur 3 huidige locaties laadpalen in de gemeente Roosendaal, augustus 2024.

3.2.2. Huidig gebruik laadpunten

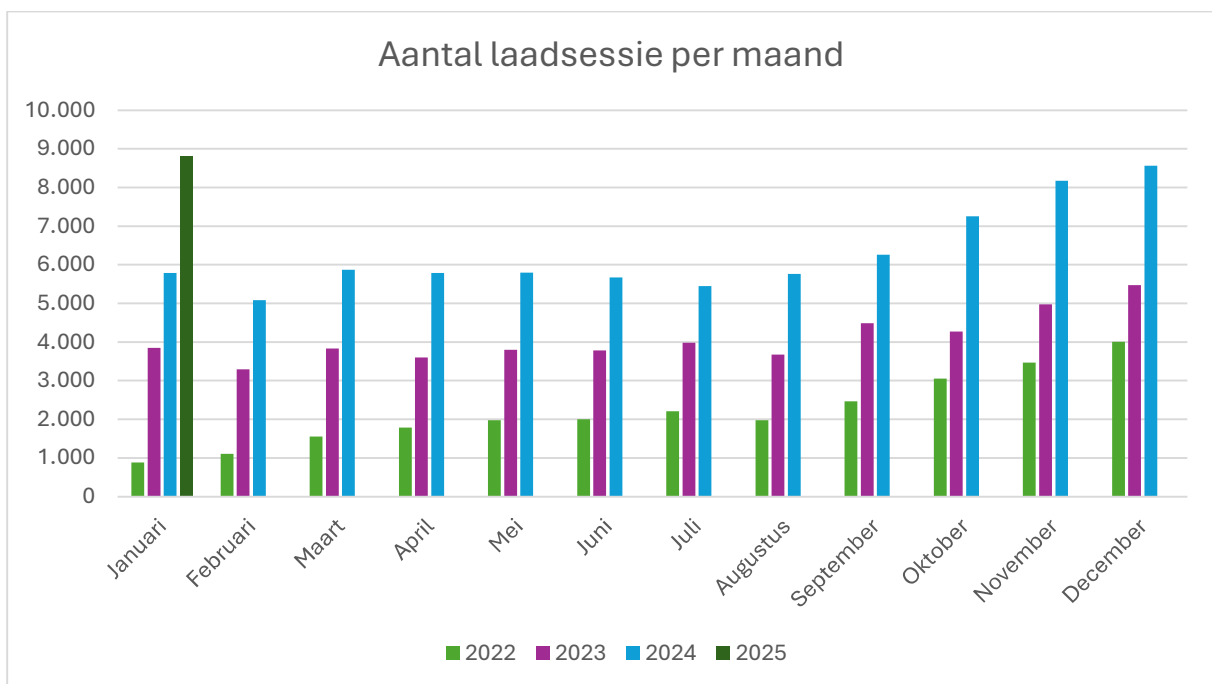
Om het huidige gebruik van laadpalen te duiden, wordt enkel gekeken naar het verbruik van de openbare laadpalen van Vattenfall. Deze laadpalen vormen het overgrote deel van openbare laadpalen die in de gemeente zijn geplaatst. Dit geeft dus een goed beeld van het gebruik van laadpalen in de gehele gemeente.

Wat opvalt is dat de afname per laadpunt per dag over de afgelopen jaren ten minste stabiel blijft en vaak zelfs wat hoger ligt dan voorgaande jaren. Ondanks dat er de afgelopen jaren veel meer laadpalen bij zijn gekomen, blijft de afname stabiel. Dit geeft weer dat er een toenemende vraag is naar laadpalen.



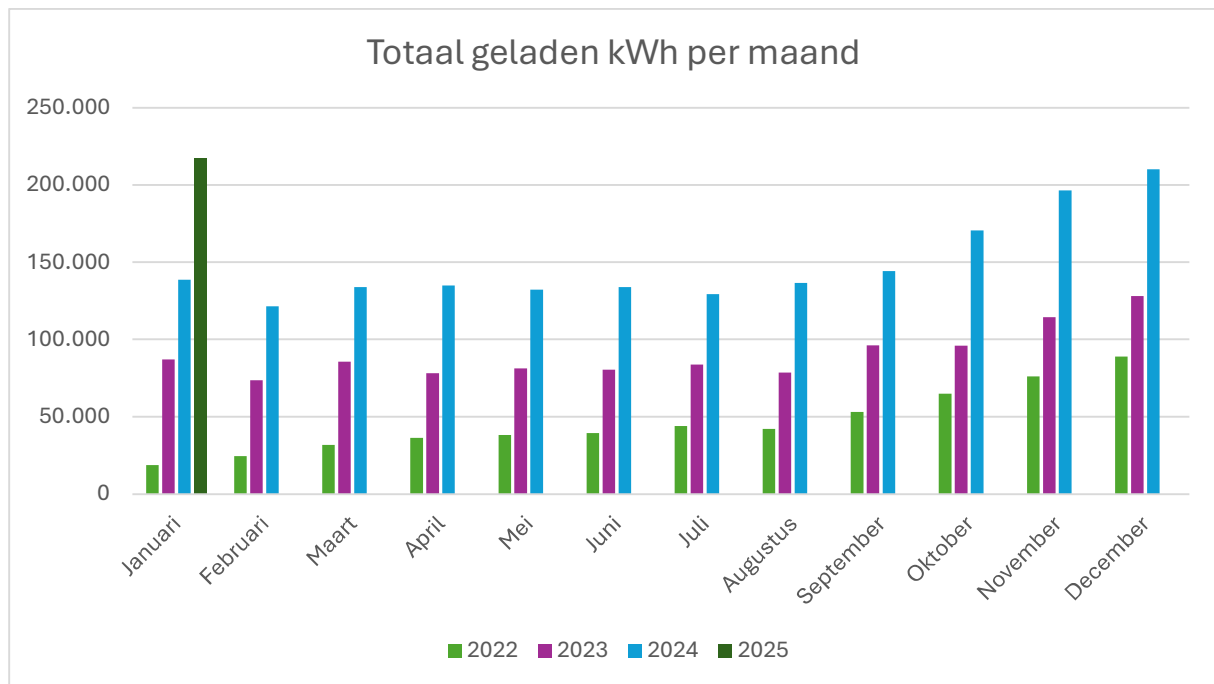
Figuur 4 Aantal geladen kWh per punt per dag over de afgelopen 3 jaar.

Ook zien we het aantal laadsessies elk jaar verder toenemen. Dit sluit aan bij de constatering dat er nog minstens net zoveel stroom wordt afgenomen per laadpunt, ondanks dat er meer laadpalen zijn. Waar in januari 2022 nog 882 laadsessies plaatsvonden, waren dit in december 2024 8.560 laadsessies.



Figuur 5 Aantal laadsessies per maand, over de afgelopen 3 jaar.

Wanneer we figuur 3 en 4 combineren en weergeven in figuur 5, wordt nogmaals bevestigd dat de totale afname aan stroom bij laadpalen toeneemt. In januari 2022 werd er 18.500 kWh afgenomen bij laadpalen. In december 2024 was dat 210.000 kWh.



Figuur 6 Verbruik laadpalen van Vattenfall tussen januari 2022 en januari 2025.

4. Ontwikkelingen

4.1. Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik

We verwachten dat in de toekomst laden steeds efficiënter verloopt. In de toekomst kan eenzelfde aantal laadpunten meer EV-rijders bedienen dan nu het geval is. Die verwachting is gebaseerd op een aantal ontwikkelingen:

- *Efficiëntere voertuigen*
Volledig elektrische voertuigen krijgen een steeds grotere actieradius. Nieuwe modellen hebben een betere accucapaciteit en zijn steeds vaker technisch geschikt om op hogere vermogens te laden.
- *Efficiëntere laadpunten*
Het aantal snelladers neemt toe, vooral langs snelwegen, maar ook binnen gemeentegrenzen.
- *Efficiënter laadpaalgebruik*
Er zijn meerdere manieren om laadpaalkleven tegen te gaan, zoals tarifiering en social-charging apps.

4.1.1. Slim laden

Slim laden is een brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand aansturen. Een laadsessie verloopt sneller of langzamer. Minimaal betekent slim laden 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. Slimme technieken zorgen er mede voor dat het elektriciteitsnet niet te zwaar wordt belast.

Een aspect van slim laden is bi-directioneel laden. Bij bi-directioneel laden levert het elektrische voertuig stroom terug aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Hiermee worden pieken en dalen in het energieverbruik gebalanceerd. Bi-directioneel laden staat nog in de kinderschoenen, maar de techniek wordt al volop getest en de regelingen rondom bi-directioneel laden (zoals belastingen) worden al bediscussieerd. We volgen deze ontwikkelingen.

In de provinciale concessie 2024-2028, waaraan de gemeente Roosendaal deelneemt, is beschreven dat slim laden mogelijk moet zijn en toegepast kan worden om, onder andere, het stroomnet te ontlasten.

4.1.2. Wet- & regelgeving

Nederland en Europa bouwen aan wet- en regelgeving voor elektrisch laden. We vinden het belangrijk om deze ontwikkelingen te volgen en zodra er wijzigingen zijn, passen we onze werkwijze aan.

Onderwerpen waaraan wordt gewerkt, zijn onder andere:

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

Nu al relevant zijn de Europese richtlijnen voor de energieprestatie van gebouwen: de Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III)². Nederland heeft deze vastgelegd in het besluit bouwwerken leefomgeving (BBL). De richtlijn verplicht om laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen aan te leggen bij nieuwbouw, bij ingrijpende renovaties of bij bestaande grotere gebouwen, ook als deze niet worden verbouwd.

Bij pilots voor innovatieve laadsystemen of laadpalen zonder gereserveerde laadplaats (en dus zonder verkeersbesluit) bekijken we per project aan welke wet- en regelgeving voldaan moet worden.

4.2. Energietransitie

De energietransitie heeft grote impact op het elektriciteitsnetwerk. Duurzame bronnen als zon en wind geven piekmomenten in het aanbod, terwijl bijvoorbeeld aardgasvrije wijken voor een grotere stroomvraag zorgen. Binnen dit complexe plaatje neemt het groeiende aantal elektrische voertuigen ook een plek in.

Als door al deze veranderingen netproblemen ontstaan, kan dat tot hoge maatschappelijke kosten leiden, de uitrol van laadinfrastructuur sterk vertragen en een risico betekenen voor het halen van onze ambities in laadinfrastructuur, maar ook voor de brede energietransitie. Enexis staat voor de uitdaging ervoor te zorgen dat het net deze verandering aankan. Het is daarbij onze verantwoordelijkheid om tijdig, op basis van prognoses, aan te geven welke laadinfrastructuur gewenst is voor de komende jaren. Enexis geeft vervolgens inzicht over de haalbaarheid en treft eventueel maatregelen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het net is. Enexis is aangehaakt bij de provinciale concessie voor wat betreft laadpalen. Hiermee borgen we dat Enexis op de hoogte is van de prognoses en het gewenste laadnetwerk, zodat de realisatie ook mogelijk is.

Deze informatie nemen we ook mee in de West Brabant Energie in Balans (RES West-Brabant³). In de RES West-Brabant 1.0 lag de focus op de individuele bijdrage per gemeente aan de regionale doelstelling. De RES West-Brabant 2.0 kijkt integraal naar het energiesysteem en naar hoe gemeentes elkaar kunnen aanvullen en versterken. Bovendien staat netcongestie centraal en de noodzaak om de aanleg van energie-infrastructuur te versnellen en de beschikbare energie-infrastructuur beter te benutten. De energietransitie is daarmee ook een ruimtelijke opgave.

Ons uitgangspunt is dat de stroom op publieke laadinfrastructuur groen is. We streven ernaar dat dit goed wordt meegenomen in de uitvraag tijdens de provinciale concessie, zodat dit vanuit de provincie geborgd wordt. De laadpunten in de publieke ruimte zijn ook geschikt voor slim laden, wat de piekvraag vermindert. De mogelijkheden voor slim laden zijn nog geen voldongen feit. Onderzoek en experimenten zijn de komende jaren nodig om te bepalen hoe we slim laden het beste kunnen implementeren in onze laadinfrastructuur. We volgen de ontwikkelingen en pilotprojecten op verschillende plekken in Nederland.

² <https://www.rvo.nl/onderwerpen/wetten-en-regels-gebouwen/epbd-iii>

³ <https://reswestbrabant.nl/default.aspx>

5. Opgave Roosendaal

5.1. Inleiding

Om inzicht te krijgen in hoeveel laadpunten nodig zijn gebruiken we de prognoses (Outlooks) van kennis- en innovatiecentrum ElaadNL⁴, van medio 2024. De prognoses zetten we af tegen de huidige situatie. Zo maken we de opgave voor de komende periode inzichtelijk. Het is niet reëel om een streefdoel in aantal laadpalen uit te drukken, dat aan het einde van de beleidstermijn gerealiseerd moet zijn. De figuren 4, 5 en 6 uit hoofdstuk 3, die het gebruik visualiseren, worden gebruikt om te monitoren of de laadinfrastructuur op het juiste tempo groeit.

De prognoses geven inzicht in het theoretisch aantal benodigde publieke en private laadpunten en het aantal benodigde reguliere en snellaadpunten, voor de periodes 2024 tot en met 2050. ElaadNL gebruikt voor de Outlooks openbare databestanden, zoals gegevens over kavels (eigen oprit) en demografische en welvaartsgegevens. Prognoses voor semipublieke laadpunten, zoals bij hotels en parkeergarages, zijn niet beschikbaar. Deze zijn waar mogelijk opgenomen in de cijfers voor private laadpunten. Op basis van deze gegevens heeft ElaadNL drie scenario's ontwikkeld, waarvan het midden-scenario als leidraad voor het laadpalenbeleid dient, zoals dat ook in de provinciale concessie het uitgangspunt is.

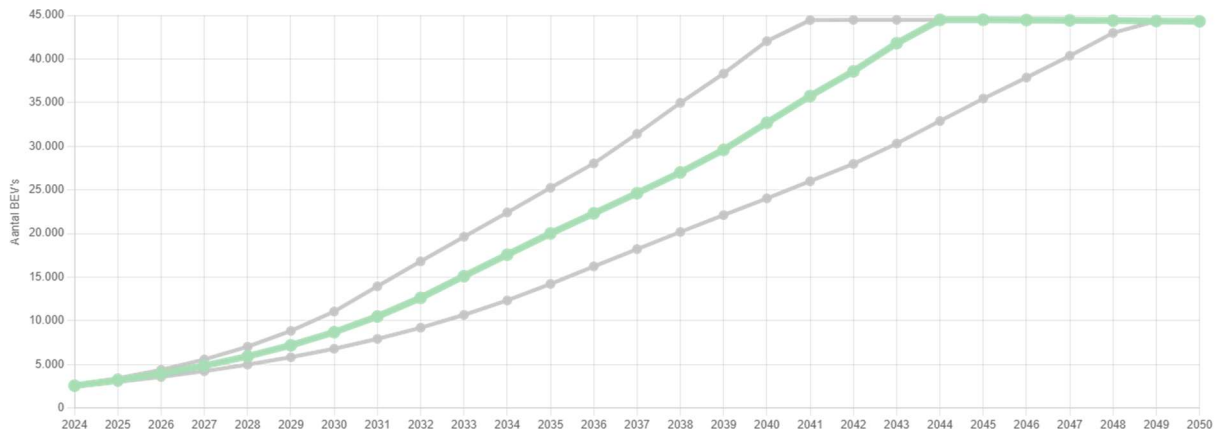
5.2. Prognose elektrische voertuigen

In figuur 6 is de visuele weergave te zien van de berekening (hoog, midden en laag scenario) van ElaadNL voor het verwachte aantal elektrische personenauto's in Roosendaal tussen 2024 (ca. 2.650 stuks) tot 2050 (ca. 44.300 stuks). Dit betekent een forse verwachte toename van meer dan 1600% voor de komende jaren.

Deze voorspelde toename in elektrische voertuigen is het gevolg van klimaatdoelstellingen die gesteld zijn door de Europese Unie. Het doel is om tegen 2050 klimaatneutraal te zijn. Autofabrikanten mogen vanaf 1 januari 2035 geen nieuwe benzine- en dieselauto's verkopen in de Europese Unie. Dit geldt ook voor bestelauto's.

Hierbij wordt vooralsnog uitgegaan dat volledig elektrische voertuigen dominant gaan zijn. Andere vormen van energie die gebruikt kunnen worden om voertuigen aan te drijven, zoals e-fuels of waterstof, worden niet uitgesloten, maar zijn vooralsnog minder efficiënt in energieproductie en daardoor op dit moment nog minder interessant voor zowel de producent als de consument.

⁴ <https://platform.elaad.io/interactieve-outlook/>

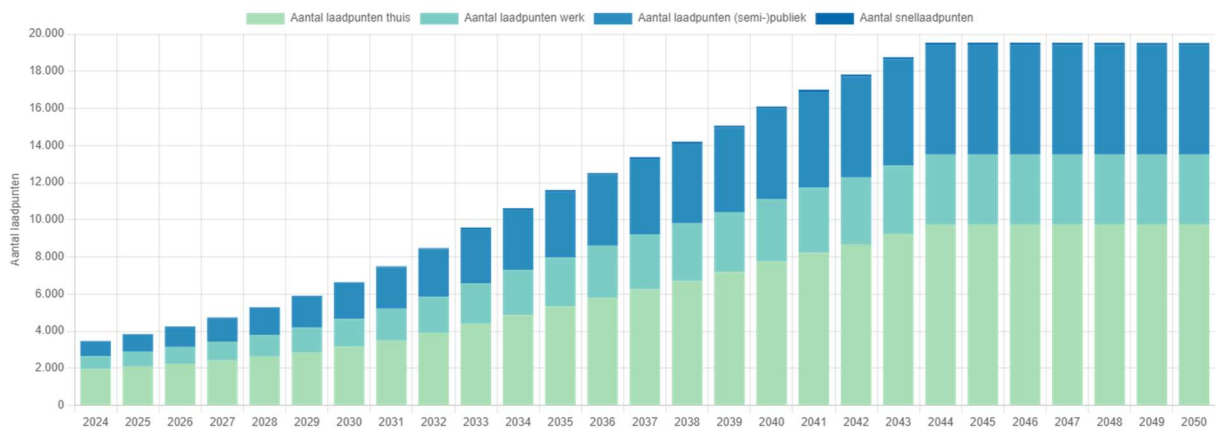


Figuur 7 Voorspelling van kennis- en innovatiecentrum ElaadNL voor het aantal elektrische personenauto's in Roosendaal. Bron: [Outlook dashboard \(elaad.io\)](https://outlook.dashboard.elaad.io).

5.3. Theoretische prognose laadpunten

Momenteel zijn er ongeveer 3500 laadpunten in gemeente Roosendaal. Zonder het aandeel private laadpunten blijven er ca. 800 (semi-) publieke laadpunten over. Om in 2050 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's en bestelwagens te voorzien zijn ongeveer 19.500 laadpunten nodig. In 2030 zijn ongeveer 6.650 laadpunten nodig voor deze gebruikersgroepen, inclusief private laadpunten.

In figuur 7 is de visuele weergave te zien van de berekening (midden scenario) van ElaadNL voor het verwachte aantal laadpunten in Roosendaal tussen 2024 tot 2050. Het aantal laadpunten in de berekening is inclusief thuislaadpunten.



Figuur 8 Voorspelling van kennis- en innovatiecentrum ElaadNL voor het aantal laadpunten in Roosendaal. Bron: [Outlook dashboard \(elaad.io\)](https://outlook.dashboard.elaad.io).

In het midden scenario voor het aantal laadpunten prognosticeert ElaadNL een groei van in totaal 3.469 laadpunten in 2024 naar 19.512 laadpunten in 2050, inclusief thuislaadpunten.

Uit de bovenstaande figuren blijkt dat we richting 2030 voor een grote opgave staan. Om te voorzien in deze laadbehoefte is een forse toename van het totaal aantal laadpunten en daarmee ook publieke laadpunten nodig. Wel is de verwachting dat er verhoudingsgewijs minder laadpunten per elektrische auto nodig zijn dan in de huidige situatie, zoals beschreven in 2.2. In de Outlooks is rekening gehouden met deze ontwikkelingen.

5.4. Opgave 2024 – 2028 (2030)

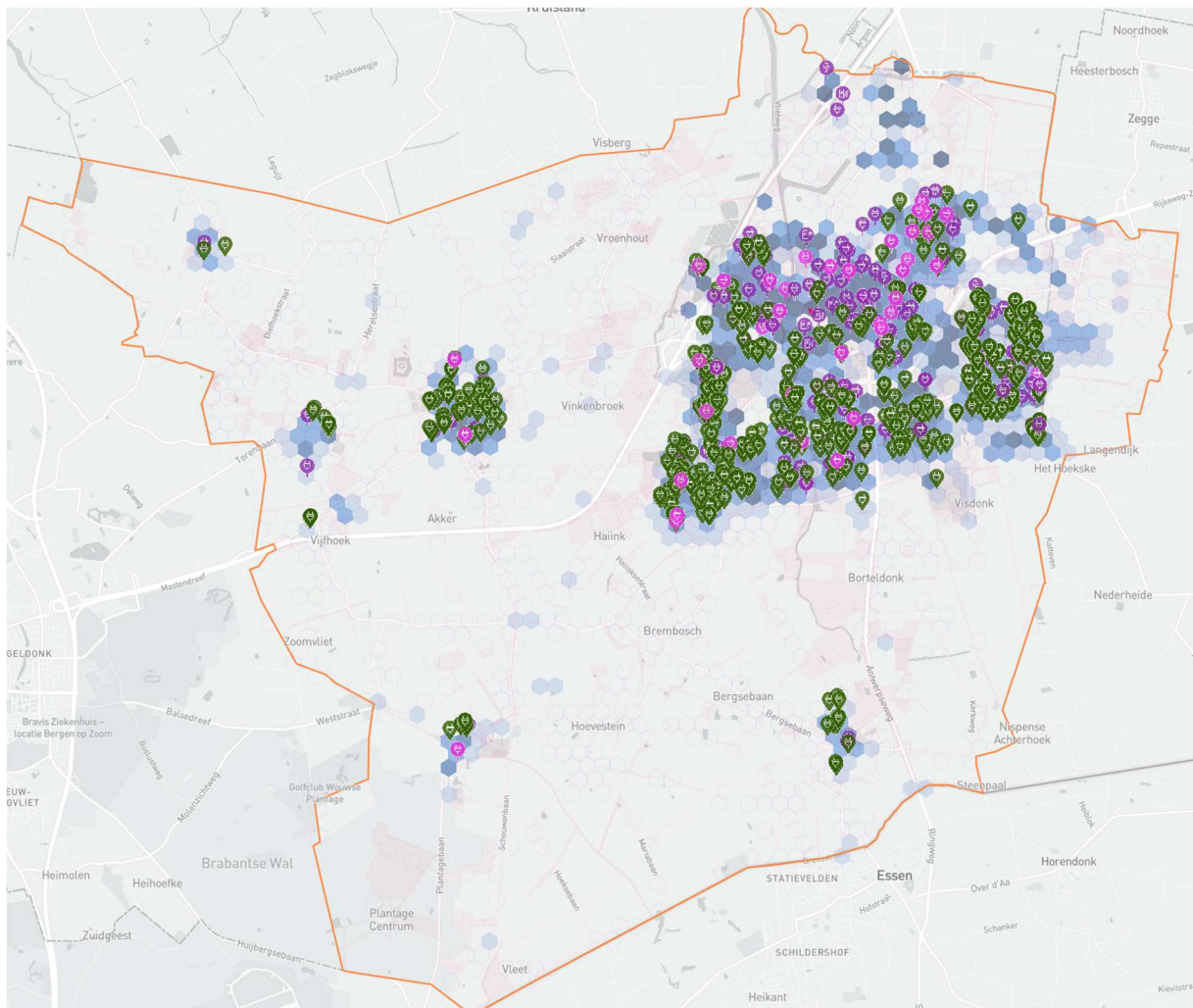
De opgave rondom elektrisch laden is groot. Om deze opgave het hoofd te bieden, zijn we aangesloten bij de provinciale concessie⁵. In de concessie voor Noord-Brabant en Limburg worden 40.000 laadpunten voorgesteld. Daarvan worden er in de periode 2024 - 2028 naar verwachting 22.000 geplaatst. Het aantal laadpunten in Noord-Brabant en Limburg groeit van 37.000 naar 59.000.

Voor Roosendaal betekent dit dat er in de voorbereiding 600 tot 700 extra laadpalen (1200 tot 1400 laadpunten) voorgesteld worden. Het aantal laadpalen dat daadwerkelijk gerealiseerd wordt is nog niet vast te stellen, die gebeurt door de concessiehouder op basis van de actuele gebruiksbehoefte in Roosendaal. Uitgegaan wordt van ongeveer 50%. Dat betekent dat er circa 300 laadpalen (600 laadpunten) bijkomen tot 2028.

Plankaart

De grofweg 600 laadpunten die door EVtools zijn voorgesteld, zijn in een plankaart gezet. De plankaart wordt gebruikt door de concessiehouder van de provincie, tot 2028 Vattenfall. Vattenfall gaat de laadpalen realiseren en exploiteren in de openbare ruimte. Op basis van diverse databronnen, zoals gebruik en verwachtingen, doet Vattenfall ieder half jaar een voorstel voor het plaatsen van laadpalen. Bewoners mogen aangeven wat zij deze locaties vinden. Het gaat niet om de vraag óf er een laadpaal komt, maar waar deze komt. Over participatie is meer te lezen in hoofdstuk 6.

⁵ <https://ralzuid.nl/bibliotheek-provinciale-aanpak/>



Figuur 9 Plankaart met alle bestaande laadpalen (paars), laadpalen die nog gerealiseerd moeten worden (roze) en alle voorgestelde laadpalen uit de nieuwe concessie (groen).

5.5. Opgave 2029 en verder

Tijdens de concessie tot en met 2028 monitoren we het huidige gebruik van de bestaande laadpalen. Dat wil zeggen dat we onder andere de aanvragen voor laadpalen, de bezettingsgraad van laadpalen, het aantal laadsessies en het aantal geladen kWh per dag monitoren. Dit gebeurt op een gelijke wijze zoals geïllustreerd op figuren 4, 5 en 6. Daarnaast houden we de kennis, kunde en adviezen, beschikbaar vanuit de NAL, RAL-zuid, Elaad en andere relevante partijen bij. Met al deze variabelen kunnen we samen met de provincie bekijken wat de opgave voor 2029 en verder gaat zijn. Afhankelijk van keuzes die we zelf maken en die de provincie maakt, bekijken we wat Roosendaal nodig heeft op het gebied van laadpalen. Met al die variabelen bekijken we of we aansluiten bij een nieuwe provinciale concessie voor de volgende periode, als deze wordt uitgevoerd. We komen in 2029 met een aanvullende notitie om deze paragraaf opnieuw te vullen.

6. Keuzes

Elke gebruikersgroep heeft een andere laadbehoefte: waar wordt geladen, hoe vaak wordt geladen en hoe hoog het gewenste laadvermogen is, verschilt. Wij richten ons op de gebruikersgroepen die nu bij ons bekend zijn. De gebruikersgroepen worden verder beschreven in hoofdstuk 7.

We bouwen onze strategie op aan de hand van de volgende onderwerpen:

1. *Type laadinfrastructuur*
De verhouding private, semipublieke en/of publieke laadpunten;
2. *Soorten laadpunten*
Reguliere laadpalen, laadpleinen en snelladen;
3. *Uitvoeringsmodel*
De wijze van samenwerking met Charge Point Operators (CPO) voor de uitrol van publieke laadpunten;
4. *Plaatsingsstrategie*
Vraaggestuurd en/of meer proactief plaatsen;
5. *Participatie*
Het verkrijgen van draagvlak voor laadvoorzieningen in of nabij woonwijken.

6.1. Type laadinfrastructuur

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden, is ons eerste vertrekpunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten voor de gebruikersgroepen bewoners en bezoekers. Omdat men niet altijd k n uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten zijn VPA's (Verlengde Private Aansluitingen) toegestaan. Voorwaarden voor deze vorm van laden volgen in de uitvoeringsregels rondom laadpalen.

Daarbij houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente. Ook verkennen we voor locaties met een hoge parkeerdruk, historisch stadsgezicht, autoluwe gebieden, etc. de mogelijkheden om private en semipublieke laadpunten beter beschikbaar te maken voor derden en het aanbod uit te breiden.

6.2. Soorten laadpunten

Om de laadbehoefte van EV-rijders op te vangen, is minimaal een netwerk van reguliere laadpunten nodig, eventueel aangevuld met snellaadpunten als aanvullende laadoplossing.

Reguliere laadpalen

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten. Reguliere laadpalen worden los geplaatst, of geclusterd in een laadplein. In bestaande woonwijken gaan we voor spreiding over de woonwijk, zodat de ervaren parkeerdruk gedoseerd en gespreid blijft. In nieuwe woonwijken en bij nieuwe ontwikkelingen bekijken we per project wat het meest passend is voor de laadinfrastructuur in het nieuwe gebied.

Verlengd private aansluitingen

Verlengd private aansluitingen (VPA) gaan we toestaan in Roosendaal. Ondanks dat VPA's niet als volwaardig openbare laadpunt ingezet kunnen worden, bieden ze wel een (financiële) stimulans om toch elektrisch te gaan rijden. Hiermee maken we elektrisch rijden potentieel breder bereikbaar. We kiezen ervoor om dit mogelijk te maken via een kabel in een speciale kabelgoot in het trottoir, vervaardigd in een kabelgoottegels. Deze kabelgoot wordt op aanvraag aangelegd door de gemeente. Nadere voorwaarden rondom VPA's worden beschreven in de uitvoeringsregels laadpunten.

Laadpleinen

De aanleg van laadpleinen is weliswaar in eerste instantie complexer, maar met name op locaties waar meerdere gebruikers tegelijk willen laden heeft een laadplein onze voorkeur. Denk hierbij aan locaties met hoge bezoekersaantallen zoals (winkel)centra. Ook zien we laadpleinen als een goede oplossing op potentiële (energie) hub-locaties. Laadpleinen zijn in Roosendaal dus vooral kansrijk op locaties met een hoge bezoekersfunctie of in nieuw te ontwikkelen gebieden. We volgen hierbij de vraag vanuit de omgeving.

In bestaande woonwijken kiezen we juist niet voor laadpleinen. We kiezen voor spreiding over de wijk, omdat dit als prettiger wordt ervaren door onze bewoners.

Snelladen

Als gemeente spelen we geen actieve rol in snelladen. Snelladers hebben meestal een zwaardere netaansluiting nodig dan reguliere laadpunten. De ruimte op het elektriciteitsnet is op dit moment beperkt. We leggen het initiatief bij de markt, zodat zij zelf met de netbeheerder de haalbaarheid kunnen onderzoeken. Een snellader stellen we daarmee gelijk aan een regulier tankstation en zien we als een commerciële activiteit. Dit is anders dan bij regulier laden, dat we zien als publieke activiteit.

Op dit moment zien wij het plaatsen van snelladers in de openbare ruimte dus niet als gemeentelijke taak. Tijdens de strekking van dit beleidsdocument worden in principe geen snelladers geplaatst in de openbare ruimte, tenzij deze het publieke belang dienen. We focussen ons op het dekkende netwerk van reguliere laadpalen, dat bruikbaar en betrouwbaar moet zijn voor onze bewoners en onze werkers. Wanneer het aantoonbaar is dat snelladers wel een gemeentelijke taak worden, gaan we dit nader bekijken. Ontwikkelingen rondom deze materie houden we in de gaten. Daarnaast staan we altijd open voor aanbieders die op (semi-) private gronden snelladers willen plaatsen. Samen met hen bekijken we de praktische invulling en de haalbaarheid. We pakken dit dan aan zoals bij reguliere ruimtelijke orderingsvragen.

Door verschillende aanbieders en verschillende laadsnelheden is er is geen eenduidig overzicht waar alle snelladers zich in Roosendaal bevinden. Er zijn wel openbare kaarten waar de snelladers op te vinden zijn, zoals Chargefinder⁶ of die van de ANWB. Wat opvalt is dat er verschillen zitten in de informatie tussen de aanbieders van deze kaarten. Daarnaast zien we dat snelladers op private gronden (die ook openbaar toegankelijk zijn) tot op heden ruim voorzien in de vraag naar snelladen. Denk hierbij aan snelladers bij tankstations, woon- en kluswinkels en andere publiekstrekkingen met een parkeerplaats op eigen terrein.

⁶ <https://chargefinder.com/nl>

6.3. Uitvoeringsmodel

We geven de voorkeur aan het uitvoeringsmodel concessiemodel, wat wil zeggen dat een of meerdere CPO's het exclusieve plaatsingsrecht krijgen voor publieke laadpunten. We sluiten daarbij bij voorkeur aan bij een concessie vanuit de provincie(s) Noord-Brabant en Limburg. We kiezen voor deze samenwerking omdat er minder ambtelijke capaciteit nodig is op het laadpalendossier én we profiteren van schaalvoordelen. Onder de streep is dit voordeliger voor onze inwoners.

6.4. Plaatsingsstrategie

Met de groei van het aantal elektrische en hybride voertuigen en de verdere opkomst van de tweedehandsmarkt voor deze voertuigen, is de verwachting dat vraaggestuurde plaatsing alleen niet langer voldoet vanwege de lange doorlooptijden. De behoefte om (ook) proactief uit te rollen – en daarmee voor de vraag uit te plaatsen – wordt steeds groter.

Onze plaatsingsstrategie voor publieke laadpunten gaat uit daarom uit van een combinatie van datagedreven, strategisch en vraaggestuurd plaatsen, zoals ook in de provinciale concessie beschreven.

We gebruiken verschillende databronnen om de behoefte aan laadpunten te voorspellen. Op basis daarvan gaan we laadpunten voor-de-vraag-uit plaatsen. Dit verkort de doorlooptijd, zodat bewoners en forenzen niet onnodig lang op laadmogelijkheden hoeven te wachten. Ook maakt dit de uitrol beter planbaar, wat weer prettig is voor de netbeheerder. We combineren dit met strategische en vraaggestuurde plaatsing.

Naast de plaatsing op basis van data realiseren we ook laadpunten op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen, zoals bij een vereniging van eigenaren, een toeristische trekpleister, logistiek knooppunt of standplaats voor doelgroepenvervoer. Een groot deel van deze potentiële strategische laadpalen komen al terug in de datagedreven laadpalen. Daarmee faciliteren we bewoners en bezoekers van onze gemeente. We verwachten dat voor deze strategische plaatsing een financiële bijdrage van Roosendaal nodig is. Deze financiële bijdrage wordt verder gespecificeerd in de geldende provinciale concessie.

Het kan zijn dat bovenstaande opties niet altijd aansluiten bij de behoefte van onze bewoners. Dan is er altijd nog de mogelijkheid als bewoner om een publiek laadpunt aan te vragen. Daarna zoeken we een geschikte locatie. We werken samen met marktpartijen die bereid zijn om op basis van aanvragen te investeren in laadinfrastructuur. Daarbij accepteren we dat de doorlooptijden langer zijn dan bij datagedreven plaatsing. We verwachten dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen en monitoren of dit problemen oplevert voor bezoekers. Ook hier geldt dat deze aanvragen voor een groot deel al worden opgevangen door de strategische laadpalen.

6.5. Participatie

We vinden het belangrijk dat onze inwoners geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. We betrekken onze inwoners tijdens de voorbereiding van de locatiekeuze van publieke laadpunten nabij hun woning.

Tijdens deze voorbereiding krijgen bewoners de mogelijkheid om, voordat een verkeersbesluit wordt genomen, te reageren op locatievoorstellen voor laadpalen. Daarbij geven we duidelijk aan dat het

noodzakelijk is dát er een laadpaal (bij) komt. Het gaat dus niet om het wel of niet realiseren van laadpalen, maar om wat de beste plek is in de woonwijk voor een nieuwe laadpaal. We kiezen ervoor om dit te doen voor elk nieuw verkeersbesluit. Hierdoor hoeven bewoners alleen te reageren op laadpalen die ook daadwerkelijk gepland zijn. Dit helpt de gemeente en de concessiehouder bij het bepalen van de exacte locatie. Buurtbewoners kennen hun eigen wijk natuurlijk het beste.

Ook geven we aan hoe we tot deze voorstellocaties zijn gekomen. De eisen- / wensenlijst voor de locatiekeuze is opgenomen in de 'Uitvoeringsregels laadpalen gemeente Roosendaal'. Hierin staat bijvoorbeeld dat parkeerdruk geen valide argument is of dat de parkeervakken bij voorkeur haaks aansluiten op de rijbaan.

Bij het publiceren van het verkeersbesluit, na de voorbereiding, is er voor bewoners opnieuw de mogelijkheid om te participeren als zij het oneens zijn over de locatie van de laadpaal. Het verkeersbesluit wordt bekend gemaakt via 'officiële bekendmakingen' en via de Roosendaalse Bode.

7. Gebruikersgroepen

Roosendaal kent verschillende gebruikersgroepen die (op termijn) overstappen naar elektrisch rijden, met elk hun eigen kenmerken en behoeftes aan laadinfrastructuur. In dit hoofdstuk beschrijven we voor de gebruikersgroepen personenvervoer, logistiek en overige groepen op welke laadoplossingen we inzetten. In bijlage II geven we een overzicht van de relevante gebruikersgroepen. Voor de gebruikersgroepen die we nu niet meenemen in dit beleid geldt dat we de ontwikkelingen volgen en indien nodig het beleid aanpassen.

7.1. Personenvervoer

Voor personenvervoer maken we onderscheid tussen inwoners en bezoekers, waarbij we bezoekers verdelen in recreatief en werkgerelateerd bezoek.

- *Inwoners*
De voornaamste laadoplossing voor bewoners met een eigen parkeerplaats is privaat laden op eigen terrein. Voor inwoners die elektrisch rijden en geen toegang hebben tot een privaat dan wel semipubliek laadpunt, zetten we in op voldoende publieke laadpunten verspreid over de gemeente. We volgen hierbij de berekeningen voortkomend uit de prognoses van Elaad en monitoren het gebruik van de laadpalen om te bepalen of er voldoende laadpalen zijn. Een exacte hoeveelheid koppelen aan het aantal te realiseren laadpalen als doel voor 2030 of 2035 is daardoor niet af te geven.
- *Bezoekers recreatief*
Hieronder valt bezoek aan vrienden en familie maar ook bezoek aan toeristische locaties en het centrum van Roosendaal. De eerste groep maakt voornamelijk gebruik van publieke laadpunten in woonwijken. Daarvoor zetten we in op een dekkend netwerk van publieke laadpunten verspreid over de gemeente, zodat er binnen redelijke afstand een laadpunt beschikbaar is. Dit kunnen dezelfde laadpalen zijn als voor onze inwoners.
De laadbehoefte van bezoekers aan toeristische locaties en het centrumgebied wordt waar mogelijk ingevuld door private en semipublieke laadpunten bij de betreffende toeristische locatie. Op locaties waar daarvoor geen mogelijkheden zijn, voorzien we in publieke laadpunten, bij voorkeur op parkeerterreinen en in parkeergarages. Snellaadpunten vormen een belangrijk vangnet voor bezoekers die lange ritten maken. Het is aan de markt om deze doelgroep te voorzien van snelladers, zoals eerder al benoemd in paragraaf 7.2.
- *Bezoekers werk*
De laadbehoefte van werkgerelateerd bezoek wordt waar mogelijk ingevuld met private en semipublieke laadpunten bij onder andere kantorencomplexen. Voor bedrijven is dit in de meeste gevallen ook de meest kosteneffectieve optie, omdat zij elektriciteit relatief goedkoop inkopen. Daarnaast zijn snellaadpunten van belang als vangnet voor bezoekers die lange afstanden moeten rijden en tussen bezoek aan klanten kort de tijd hebben om te laden. Het is aan de markt om deze doelgroep te voorzien van snelladers.
- *Elektrisch deelfervoer*
Naast de overstap naar elektrisch vervoer zien we ook steeds meer deelfervoer, onder andere door elektrische deelauto's. Waar mogelijk moeten deze voertuigen laden met private en semipublieke laadpunten, maar we verwachten dat in veel gevallen publieke laadpunten

nodig zijn. Daarom zetten we in op een dekkend netwerk publieke laadpunten en faciliteren we gereserveerde laadlocaties voor elektrische deelauto's, wanneer daar vraag naar is.

7.2. Logistiek

Steeds meer bedrijven stappen over op elektrische voertuigen voor goederenvervoer. In Roosendaal volgen we deze ontwikkeling.

Ook financieel wordt het steeds aantrekkelijker om de overstap te maken. De aanschafprijs is weliswaar nog hoger maar de operationele kosten van een elektrische bestelwagen zijn lager, waardoor de total cost of ownership (TCO) in sommige gevallen al voordeliger uitvalt voor elektrisch. De verwachting is dat van de bestelwagens ongeveer de helft gaat laden bij het bedrijf, via private laadinfrastructuur. De andere helft gaat thuis laden, op de eigen oprit of in de openbare ruimte. Bestelwagens gebruiken dezelfde laadinfrastructuur als personenauto's, maar gebruiken deze veel intensiever.

De ontwikkeling van zero emissiezones in Nederlandse steden versnelt de overstap naar elektrische logistiek en vraagt om een toename van het aantal laadpunten op privaat, semipubliek en publiek terrein. Daarnaast zijn extra publieke laadpunten nodig in woonwijken voor voertuigen die 's avonds mee naar huis gaan en daar laden. We laten het aan de markt over om laadpleinen op bedrijventerreinen en op strategische locaties langs hoofdroutes te realiseren. Ook zijn er snelladers nodig op strategische locaties om bij te laden als de actieradius niet voldoende is.

De laadpunten die bestelwagens gebruiken zijn gelijk aan de laadpunten die personenauto's gebruiken. Het thuis en in de wijk laden zit daardoor in het gebruik van personenauto's. Daarnaast laten we aan de markt over om laadhubs te realiseren voor zwaar transport. De laadhub zien we als een marktontwikkeling, zoals we dat bij reguliere tankstations ook zien.

7.3. Overige groepen

Ook voor fietsers, doelgroepenvervoer, taxi's, openbaar vervoer, mobiele werktuigen en vaartuigen ontwikkelen we beleid:

- **Fietsers**
Fietsen zijn tegenwoordig bijna vaker elektrisch als niet elektrisch. Elektrische fietsen worden thuis opgeladen geladen met een 230 volt-aansluiting door de uitneembare accu's. De capaciteit van accu's van de fiets is ruim voldoende om een flinke fietsrit te maken. Toch kan het voorkomen dat een elektrische fiets tussentijds opgeladen moet worden. Dit kan zijn bij fietsenstallingen of bijvoorbeeld bij Toeristische Overstap Punten (TOP) en buurthuizen. Deze laadbehoefte wordt bij voorkeur ingevuld met private fietslaadpunten. Zodra er aanleiding of vraag is om bij dit type locaties een fietsoplaadpunt met publieke waarde te realiseren, pakken we dit projectmatig op en onderzoeken we de mogelijkheden.
- **Doelgroepenvervoer**
De doelstelling is dat het doelgroepenvervoer op termijn ook emissievrij (batterij- of waterstof-elektrisch) is. De voertuigen voor doelgroepenvervoer laden 's nachts in de remise en voor een deel worden ze thuis geladen, op de eigen oprit of in de publieke ruimte. Als nodig faciliteren we publieke laadpunten in de wijk voor deze gebruikersgroep. Daarnaast zijn er mogelijk snelladers nodig op strategische locaties, om bij te laden wanneer de actieradius

niet voldoende is voor de geplande ritten. We monitoren het gebruik van laadpalen om te bepalen of er voldoende laadpalen zijn.

- *Taxi's*

De doelstelling is dat taxivervoer voor op termijn emissievrij (batterij- of waterstof-elektrisch) is. Taxi's zijn op dit moment al veelal elektrisch. Taxi's laden deels bij de remise, deels nabij de woning van de chauffeur. Als nodig faciliteren we publieke laadpunten in de wijk voor deze gebruikersgroep. We monitoren het gebruik van de laadpalen om te bepalen of er voldoende laadpalen zijn. Daarnaast zijn er mogelijk snelladers nodig bij taxistandplaatsen.

- *Openbaar vervoer*

Het regionaal busvervoer moet op termijn geheel emissievrij zijn. Tijdens de laatste OV-concessie voor West-Brabant⁷ zijn hier al eisen aan gesteld. Samen met de provincie bekijken we welke maatregelen genomen moeten worden om dit verder te faciliteren. We volgen hierbij de provincie.

- *Mobiele werktuigen*

We volgen de ontwikkelingen in de elektrificatie van mobiele werktuigen voor woningbouw, utiliteitsbouw en grond-, weg-, en waterbouw. Als er behoefte ontstaat aan laadinfra, volgen we de markt. Naar verwachting zijn we hier afhankelijk van de beschikbare capaciteit op het elektriciteitsnet. We laten het daarom aan de markt over om met voorstellen te komen. Waar nodig helpen we hen.

- *Vaartuigen*

We volgen de ontwikkelingen in de elektrificatie van binnenvaart en pleziervaart. Als er behoefte ontstaat aan laadinfra, volgen we de markt. Naar verwachting zijn we hier afhankelijk van de beschikbare capaciteit op het elektriciteitsnet. We laten het daarom aan de markt over om met voorstellen te komen om laadpunten voor walstroom te realiseren. Waar nodig helpen we hen.

⁷ <https://www.brabant.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/openbaar-vervoer/bussen/aanbesteding-ov-concessie-west-brabant/>

8. Uitvoering en organisatie

8.1. Gemeentelijke organisatie

Het bestuurlijk opdrachtgeverschap voor de realisatie van publieke oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen ligt in beginsel bij het College van B&W. Het College heeft de provincie gemandateerd om een concessie te gunnen aan een marktpartij die zorgdraagt voor de plaatsing en exploitatie van publieke laadinfrastructuur.

Voor de uitrol is de afdeling beheer verantwoordelijk. Gezien de omvang en de aard van de opgave is het zaak om opnieuw te kijken hoe deze opgave georganiseerd wordt binnen de gemeentelijke organisatie.

De opschaling van laadinfrastructuur vraagt om grotere uitvoeringskracht en verdere professionalisering van het werkproces. Op basis van onze ervaring met laadpalen de afgelopen jaren, schatten we in dat hier ten minste 0,5 fte voor benodigd is binnen een gemeentelijke organisatie als gemeente Roosendaal. Deze ambtelijke capaciteit van ongeveer 0,5 fte, is al geregeld.

Ook is het belangrijk dat het onderwerp structureel aandacht krijgt bij meerdere gemeentelijke afdelingen, die op de hoogte zijn van elkaars werk en visie, zoals beheer, mobiliteit, duurzaamheid, ruimtelijke ordening en economie.

8.2. Samenwerking en afstemming

Om de doelen uit het laadpalenbeleid te behalen, werken gemeenten en provincies samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio Zuid, een samenwerkingsverband tussen provincies Noord-Brabant en Limburg en de netbeheerders. De samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten bij de uitrol van laadinfrastructuur, onder andere door het delen van kennis en het organiseren van aanbestedingen voor laadpalen in de publieke ruimte. Daarnaast zijn de bewoners, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar we mee samenwerken en afstemmen.

8.3. Monitoring

Monitoring levert waardevolle inzichten op over onder meer de groei van elektrisch vervoer in onze gemeente, het gebruik van specifieke laadpunten en de laadinfrastructuur als geheel en de belasting van het energienetwerk. Het is van belang dat we als gemeente eigenaar zijn van de gebruiksdata van de laadpunten in de publieke ruimte. Deze gebruiksdata benutten we om samen met NAL-regio Zuid de monitoring verder invulling te geven. Op deze manier kunnen we de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk volgen en waar nodig bijsturen.

8.4. Financiële kaders

Op basis van de huidige markt is de verwachting dat de plaatsing van reguliere laadinfrastructuur wordt uitgevoerd zonder financiële bijdrage van de gemeente. Voor de plaatsing van strategische laadpunten is naar verwachting wel budget nodig. Daarnaast vraagt de uitrol van laadinfrastructuur en de uitvoering van het laadpalenbeleid ambtelijke capaciteit. Er is structureel budget nodig voor

professionalisering van de organisatie en de structurele kosten voor plaatsing, beheer en onderhoud van laadinfrastructuur.

Voor reguliere laadpalen die we op aanvraag plaatsen, gaan we uit van een ambtelijke capaciteitsbijdrage van acht uur per laadpaal. Dit is bestemd voor onder meer het nemen van het verkeersbesluit en het proces van afstemming en plaatsing. In totaal komt dit neer op een ambtelijke capaciteit van ongeveer 0,5 fte.

Daarnaast verwachten we dat voor de plaatsing van strategische laadpalen -per laadpaal- een gemeentelijke bijdrage nodig is van €1000,- tot €1500,-, plus een bijdrage van €150,- tot €300,- voor aanvullende werkzaamheden. We gaan uit van maximaal 5 strategische laadpalen per jaar, aanvullend op de uitrol die al gepland is. Dit wordt gedekt uit het beheerbudget. Mochten er andere financiële middelen projectmatig benodigd zijn, wordt dit via de planning- en control cyclus (kadernota, begroting en jaarrekening) aangevraagd en verantwoord.

Potentiële inkomsten

Gemeenten en de provincie Noord-Brabant hebben vanaf 1-1-2026 en vervolgens om de twee jaar (dus 1-1-2028, 1-1-2030 etc.) de mogelijkheid om de concessievergoeding in te voeren of bij invoering in 2026 ook weer te annuleren in 2028. Uiterlijk 1 maand voor het ingaan van de concessievergoeding zal concessieverlener dit schriftelijk/per mail doorgeven aan de concessiehouder. In 2025 gaan we onderzoeken wat de voor- en nadelen zijn van het invoeren van een concessievergoeding bovenop het al geldende tarief.

De concessievergoeding bedraagt voor de gemeente maximaal € 0,01 per kWh. Met het verbruik van bijvoorbeeld 2023 betekent dat inkomsten van: 1.788.275 kWh (verbruik per jaar gemeente Roosendaal) x €0,01 (tarief concessievergoeding) = €17.882,75. In de toekomst ligt dit bedrag mogelijk hoger omdat het verbruik toeneemt, zoals te zien is in hoofdstukken 3 en 4. Deze vergoeding kan bijvoorbeeld worden gebruikt als vergoeding voor door de gemeente gemaakte ambtelijke kosten of als investeringsmogelijkheid in innovatieve laadsystemen of andere laadpaalprojecten.

Bijlage I – Begrippenlijst

Batterij elektrisch voertuig (BEV)

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

Charge Point Operator (CPO)

De CPO is verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en exploitatie van laadpalen.

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.

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

De elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker wordt aangesloten. Reguliere laadpalen beschikken meestal over twee laadpunten. Een laadpunt kan ook verwerkt zijn in bijvoorbeeld een muurbox of lichtmast.

Laadpunt voor regulier laden

Laadpunt met een vermogen van hoogstens 22 kW.

Laadpunt voor snel laden

Laadpunt met een vermogen hoger dan 22 kW.

NAL-regio's

Zes samenwerkingsregio's die zijn voortgekomen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Gemeenten werken binnen deze regio's samen met de provincie en met de netbeheerder.

Privaat laadpunt

Een laadpunt op eigen terrein.

Publiek toegankelijk laadpunt

Een laadpunt voor een elektrisch voertuig dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten.

Semipubliek toegankelijk 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.

Social charging app

App waarbij EV-rijders het gebruik van laadpunten in de buurt met elkaar afstemmen. Deelnemers laten bijvoorbeeld in de app weten hoe lang ze nog moeten laden.

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.

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.

Bijlage II – Overzicht gebruikersgroepen

Een overzicht van de verschillende gebruikersgroepen en de verwachte laadoplossingen.

Gebruikersgroep	Voertuigtype	Regulier laden (<22 kW)	Kortparkeerladen en/of Ultrasnelladen voor personenvervoer (22-350 kW)	Ultrasnelladen voor zwaar transport zoals logistiek, busvervoer (>350)
	Personenauto	Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting.	Privaat: n.v.t.	Voorlopig niet van toepassing.
		Semipubliek: parkeergarages, horeca, winkelcentra.	Semipubliek: winkelcentra, supermarkten, tankstations, horeca.	
		Publiek: publieke parkeergarages en openbare ruimte.	Publiek: snel(bij)laden in publieke parkeergarages, hubs en openbare ruimte.	
Doelgroepenvervoer	Personenauto	Zie personenauto's.		
	Personenbus	Zie bestelwagens.		
Taxi's		Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting stallingdepot.	Privaat: snellader bedrijf.	Voorlopig niet van toepassing.
		Semipubliek: parkeergarages, horeca, winkelcentra en taxistandplaatsen.	Semipubliek: parkeergarages, horeca, winkelcentra, standplaatsen, tankstations en op bedrijfsaansluiting stallingdepot.	
		Publiek: publieke parkeergarages en openbare ruimte.	Publiek: snel(bij)laden op standplaatsen, strategische hubs, publieke parkeergarages en openbare ruimte.	
Openbaar vervoer	Bus	n.v.t.	Privaat: remise concessiehouder en via opportunityladen (eigen laadinfra) bij eindhaltes buslijnen.	Privaat: remise concessiehouder en via opportunityladen (eigen laadinfra) bij eindhaltes buslijnen.
			Semipubliek: n.v.t.	Semipubliek: n.v.t.
			Publiek: n.v.t.	Publiek: n.v.t.
Lichte logistieke voertuigen	Bestelwagens	Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting stallingdepot.	Privaat: snellader bedrijf.	Voorlopig niet van toepassing.
		Semipubliek: parkeergarages, horeca en winkelcentra.	Semipubliek: horeca, winkelcentra, tankstations, hubs.	
		Publiek: publieke parkeergarages en openbare ruimte.	Publiek: op strategische hubs, publieke parkeergarages en openbare ruimte.	
	Light electric vehicles LEV's, o.a. fiets en bromfiets	Privaat: stopcontact thuis (220 volt).	n.v.t.	n.v.t.
		Semipubliek: in fietsenstallingen (220 volt).		
		Publiek: gemeentelijke stallingsplekken (220 volt).		
Zware logistieke voertuigen	Vrachtwagens	Privaat: bedrijf/depot.	Privaat: bedrijf/depot.	Privaat: bedrijf/depot.
		Semipubliek: n.v.t.	Semipubliek: laad- en losplekken, tankstations, hubs.	Semipubliek: laad- en losplekken, tankstations, hubs.
		Publiek: n.v.t.	Publiek: openbare ruimte.	Publiek: openbare ruimte.
Mobiele werktuigen		Er is nog geen duidelijk eindbeeld van technologie en laadbehoefte: van 220 volt tot krachtstroom.		
Vaartuigen		- Walstroom - Wissel- en laadplekken voor accucontainers		