Visie laadinfrastructuur gemeente Rheden

Gemeente Rheden

Versie 1.0

20 oktober 2022



gemeente Rheden

Inhoud

1	**Inleiding**	**2**
1.1	Achtergrond en aanleiding	2
1.2	Doel en scope	2
1.3	Leeswijzer	2
2	**Ontwikkelingen elektrische mobiliteit**	**3**
2.1	Duurzame mobiliteit	3
2.2	Elektrisch rijden	3
2.3	Laadinfrastructuur	4
2.4	Energietransitie	5
3	**Ambitie en visie**	**7**
3.1	Omschrijving gemeente Rheden	7
3.2	Ambitie en visie	7
4	**Aanpak per locatie**	**8**
4.1	Privaat terrein	8
4.2	Semipubliek terrein	8
4.3	Openbare ruimte	10
5	**Andere afwegingen**	**12**
5.1	Openbaar vervoer, doelgroepenvervoer en taxi’s	12
5.2	Logistiek en clean energy hubs	12
5.3	Deelauto’s	13
5.4	Gebruik eigen stroom	13
5.5	Laadpaalkleven en de invloed op de openbare parkeerdruk	13
5.6	Slim laden	14
5.7	Eigen wagenpark gemeente	14
5.8	Solar Parking	14
5.9	Omgevingsvisie	14
5.10	Mogelijke neveneffecten	14
6	**Vervolgstappen**	**16**
6.1	GO-RAL	16
6.2	Bewonersconsulatie plankaart	16

1 Inleiding

1.1 Achtergrond en aanleiding

In het nationale Klimaatakkoord is vastgelegd dat vanaf 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn om aan de duurzaamheidsdoelstellingen te voldoen. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn, die alleen kunnen rijden als de ondersteunende laadinfrastructuur op orde is. De verwachting is dat de groei in het aantal elektrische voertuigen de komende jaren flink zal toenemen, waardoor ook de behoefte aan laadpunten toeneemt.

Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, een bijlage van het nationale Klimaatakkoord. Eén van de afspraken in de NAL is dat alle gemeentes een plan moeten maken dat de transitie naar elektrische mobiliteit ondersteunt.

Elektrische mobiliteit is essentieel om een CO_2-neutrale gemeente te kunnen worden. De gemeente Rheden wil deze transitie zo goed mogelijk stimuleren zodat belemmeringen tot aankoopbeslissingen worden weggenomen. Wat neerkomt op het realiseren van een passend en ondersteunend laadnetwerk. Deze visie geeft de komende jaren richting aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen. Daarmee dienst deze visie als basis om de plannen rondom de uitvoering en uitrol van laadinfrastructuur mee op te kunnen stellen.

1.2 Doel en scope

Het doel van dit document is om een strategie te bepalen waarmee in de gemeente Rheden tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen wordt gerealiseerd. Dit wordt gedaan om het groeiende aantal elektrische rijders te stimuleren en belemmeringen bij aankoopbeslissingen weg te nemen. Hierdoor is het van belang de groei in openbare laadpunten te ondersteunen en een mix van laadinfrastructuur te realiseren om zo mobiliteit te verduurzamen en CO_2-uitstoot te verminderen. Dit plan voorziet in de toenemende laadvraag en geeft richting aan de transitie naar elektrisch vervoer.

De overstap naar elektrisch rijden verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenvervoer is de overstap al volop gaande en heeft de gemeente redelijk zicht op wat er nodig is. Voor bijvoorbeeld zwaar vrachtvervoer is nog onzeker in hoeverre elektrisch rijden uitkomst biedt en zo ja, wat de behoefte is aan laadinfrastructuur. De gemeente herijkt dit plan mimimaal elke vier jaar, zodat nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig meegenomen en op elk moment een passende laadinfrastructuur hebben.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de ontwikkeling van elektrische mobiliteit geschetst voor heel Nederland én voor gemeente Rheden. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de opgave in Rheden met de daaraan gekoppelde ambitie en visie. Hoofdstukken 4 en 5 beschrijven de aanpak per locatie en andere afwegingen. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op de vervolgstappen en kosten.

2 Ontwikkelingen elektrische mobiliteit

In dit hoofdstuk wordt een samenvatting gegeven van de huidige ontwikkelingen in elektrisch vervoer en wat er te verwachten is in de transitie naar elektrische mobiliteit de komende jaren.

2.1 Duurzame mobiliteit

In de laatste jaren is er meer dan ooit aandacht voor duurzaamheid en beperken van CO_2-uitstoot. De mobiliteitssector veroorzaakt in Nederland ongeveer 20% van deze emissies, waardoor hier veel aandacht voor is. In Gelderland is mobiliteit verantwoordelijk voor ongeveer 30% van de totale emissie. Om onze mobiliteit te verduurzamen zijn er verschillende opties, zoals veranderen van reisgedrag, meer actieve mobiliteit, deelmobiliteit en meer OV. Echter is er ook veel aandacht voor de transitie naar emissieloze auto's. Om dit te realiseren zijn er verschillende mogelijkheden, zoals duurzamere brandstoffen (biogas, bio-ethanol en biodiesel), waterstofauto's of batterij-elektrische auto's. Duurzame brandstoffen zijn een stap in de goede richting, maar hebben nog steeds forse impact op het milieu. Waterstof- of batterij-elektrische auto's zijn betere oplossingen doordat deze aangedreven worden door een elektromotor die geen (lokale) emissies uitstoot. Een waterstofauto haalt zijn energie uit waterstof door die via een brandstofcel om te zetten naar elektriciteit, en een batterij-elektrische auto haalt deze elektriciteit direct uit een batterij.

Waterstof als brandstof voor voertuigen is aantrekkelijk als een hoge actieradius nodig is of als het te verplaatsen gewicht hoog is. Nadelen zijn:

- de hoge kosten voor de ontwikkeling van een waterstoftankpunt, de aandrijving en de opslag;
- dat er nog nauwelijks infrastructuur voor bestaat;
- dat rijden op waterstof minder efficiënt is doordat omzetting naar elektriciteit moet plaatsvinden.

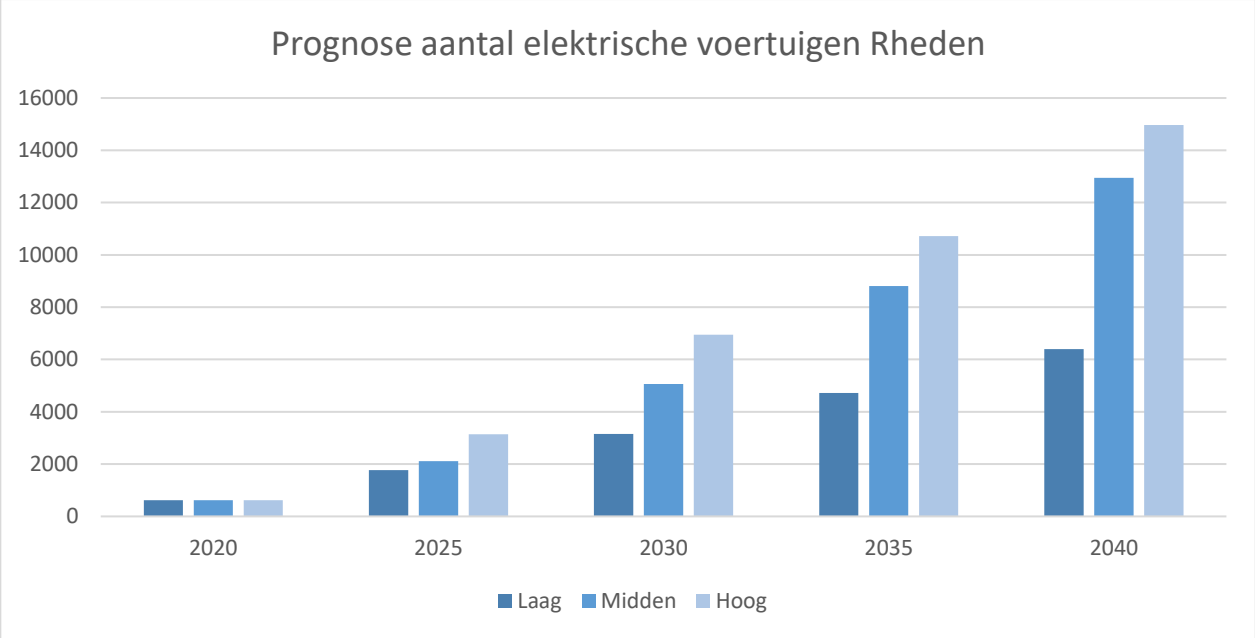
Voor de logistieke sector kan waterstof een oplossing zijn, maar voor personenauto's is dit vaak niet het geval aangezien de nadelen niet opwegen tegen de voordelen van batterij-elektrisch rijden, zoals de lagere prijs en het al bestaande elektriciteitsnetwerk. In bredere energietransitie en voor zwaardere mobiliteit wordt wel een rol gezien voor waterstof.

2.2 Elektrisch rijden

Batterij-elektrisch rijden wint sinds 2010 steeds meer aan terrein door de positieve effecten op klimaat, luchtkwaliteit en geluidsoverlast, zeker als het gebruik van groene stroom toeneemt. Echter zijn aanschafprijzen nog steeds hoog en is de actieradius nog niet vergelijkbaar met diesel- of benzinevoertuigen. Wel zijn de gebruiks- en verbruikskosten vooralsnog substantieel lager. Doordat er steeds meer elektrische auto's geproduceerd worden en de technologie zich nog volop ontwikkeld en breder bekend wordt, zal de aanschafprijs steeds meer dalen de komende jaren waardoor deze voor steeds meer mensen bereikbaar wordt.

De transitie naar elektrisch rijden is in volle gang en de groei in het aantal elektrische voertuigen gaat steeds sneller. In juli 2022 rijden er ongeveer 290.000 volledig batterij-elektrische personenvoertuigen rond in Nederland en internationaal gezien staat Nederland in de top vijf wat betreft marktaandeel en nieuwe verkopen. In 2021 was 20% van de nieuwe autoverkopen emissieloos, en in 2030 moet dit 100% zijn. De komende jaren wordt een flinke groei verwacht in elektrische voertuigen, waardoor kenniscentrum ElaadNL voorspelt dat in 2030 ongeveer een kwart (circa 2,25 miljoen) van de auto's in Nederland elektrisch zal zijn. Volledige elektrificatie van het Nederlandse wagenpark wordt dan uiteindelijk verwacht in 2050.

Ook in gemeente Rheden wordt groei van elektrische voertuigen verwacht de komende jaren. Begin 2022 waren er meer dan 1.000 elektrische voertuigen van bewoners in Rheden. In de ElaadNL prognose wordt verwacht dat er in 2025 meer dan 2.000 elektrische auto's van bewoners rondrijden in Rheden, en wat in de jaren daarna steeds sneller door zal groeien, zoals zichtbaar in onderstaande grafiek. Dit is exclusief bezoekers en werkenden in Rheden. Dit betreft het midden scenario van ElaadNL. De gemeente volgt de technische ontwikkelingen en deze prognoses worden periodiek geactualiseerd.



Figuur 1 Verwacht aantal elektrische voertuigen gemeente Rheden Bron: ElaadNL

2.3 Laadinfrastructuur

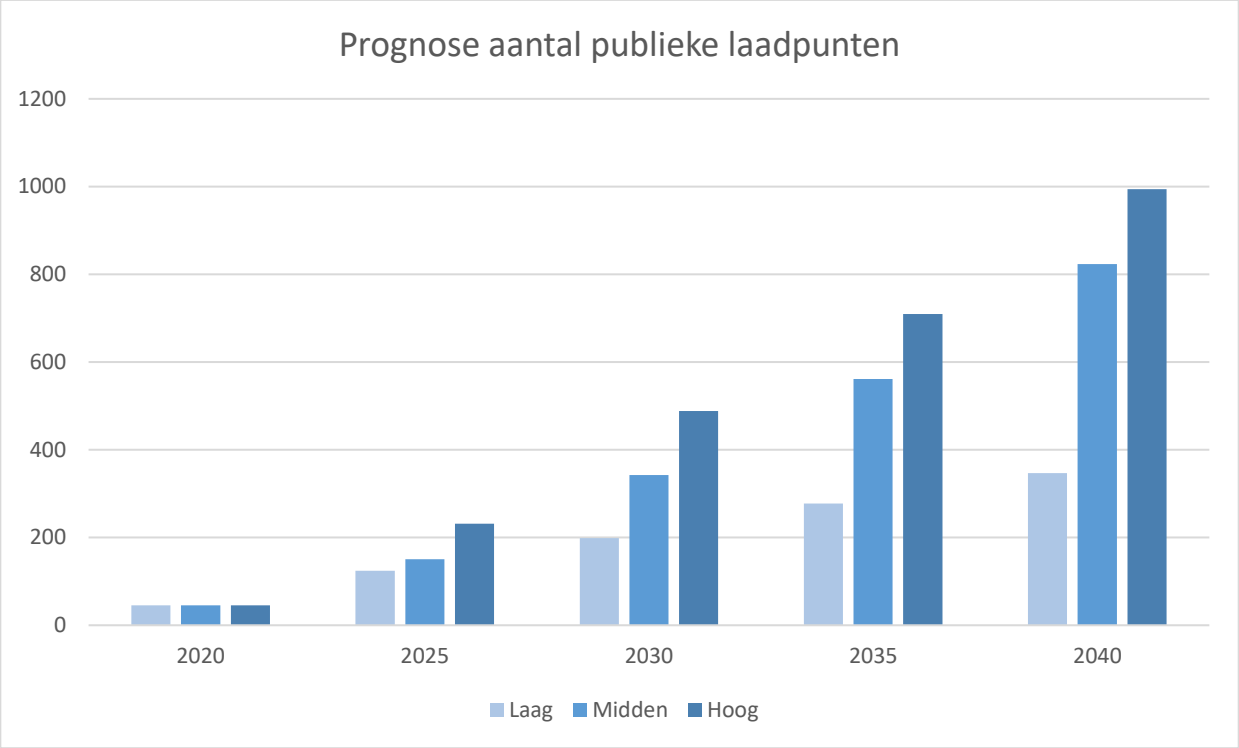
Om elektrisch rijden te ondersteunen is een dekkende laadinfrastructuur nodig, gecategoriseerd in 'langzame' laders tot een laadsnelheid van 22kW en snelladers met een laadsnelheid van meer dan 22kW. Een gemiddelde elektrische auto laadt bij een laadpunt van 11kW ongeveer 30 kilometer bereik erbij in een half uur. Een snellader van 50kW laadt ongeveer 150 kilometer bereik erbij in een half uur.

Langzaam laden gebeurt meestal op de bestemming in woonwijken of op het werk en snelladen veelal onderweg langs snelwegen of uitvalswegen. Snelladers zijn echter lastiger te realiseren door hogere kosten, hogere impact op de beschikbare ruimte en de hoge benodigde netaansluiting. Dit is minder probleemvol bij langzame laders die op het bestaande laagspanningsnet worden aangesloten. Echter is bij gebruik van een 'langzame' laadpaal een langere laadtijd nodig. Deze laadtypen zijn complementair aan elkaar doordat ze beiden verschillende laadbehoeften vervullen. In juli 2022 zijn er bijna 105.000 (semi)publieke laadpunten in Nederland, waarvan er ongeveer 3.500 snelladers zijn. De gemeente volgt de technische ontwikkelingen en deze prognoses worden periodiek geactualiseerd.

Langzamere laadpunten tot 22kW kunnen gesitueerd zijn privaat op eigen terrein, op semipublieke locaties of in de openbare ruimte. Bij de eerste 2 categorieën is de impact op de openbare ruimte het kleinste maar voor veel mensen is openbaar laden nodig, omdat zij geen oprit of garage hebben. In gemeente Rheden bestaat ongeveer de helft van de woningen uit vrijstaande of twee-onder-één-kap woningen die vaak wel een mogelijkheid hebben om een eigen laadpunt te realiseren. Dit betekent dat er bij ongeveer 10.000 woningen de mogelijkheid is voor de aanleg van private oplaadpunten. Veel woningen zullen hierin al voorzien zijn, er is geen zicht op de exacte aantallen. Voordeel van de private oplaadpunten is dat de

voertuigen vaak ook met groene energie van zonnepanelen opgeladen worden. Hierom is het ook gewenst dat private aansluitingen gestimuleerd worden. Meer hierover onder paragraaf 5.5. Medio 2022 zijn er ongeveer 70 publieke laadpalen (met elk twee laadpunten) in de gemeente Rheden. De opgestelde prognose van ElaadNL geeft aan dat er in 2025 ongeveer 150 openbare laadpalen nodig zullen zijn, wat daarna sneller zal oplopen tot meer dan 300 in 2030 en meer dan 550 in 2035. Dit betreft het midden scenario van ElaadNL.

Snellaadpunten met een laadsnelheid van minstens 22kW zijn vaker gelegen op semipubliek terrein bij tankstations, wegrestaurants of andere verblijfslocaties waar veel automobilisten komen. Deze worden gebruikt door automobilisten die onderweg zijn maar ook door bewoners. Het netwerk van snellaadpunten wordt in behoorlijk tempo uitgebreid. Dit is in elk geval een alternatief voor elektrische rijders om te kunnen bijladen. Van deze snellaadpunten is er een semipubliek snellaadpunt in Velp aanwezig.



Figuur 2 Verwacht aantal laadpalen voertuigen gemeente Rheden Bron: ElaadNL

2.4 Energietransitie

De energietransitie zorgt voor een grote impact op het elektriciteitsnetwerk door toename in zowel aanbod (zon en wind) als verbruik (elektrificatie in de industrie, aardgasvrije wijken en elektrische voertuigen). De toename in aanbod en toename in gebruik vindt op verschillende momenten plaats zodat de belasting van het elektriciteitsnet fors toeneemt. Netbeheerders staan voor een uitdaging om te zorgen dat het elektriciteitsnet deze veranderingen aankan om zo problemen te voorkomen.

Daarom stemt de gemeente Rheden zo veel mogelijk af met de netbeheerder om samen vast te stellen waar netcapaciteit een beperkende factor kan gaan worden. Gezamenlijk wordt verkend hoe deze drempels weggenomen kunnen worden. Zo is het van belang om tijdig aan te geven waar welke laadinfrastructuur gewenst en verwacht is zodat de netbeheerder de haalbaarheid inzichtelijk kan maken en eventueel tijdig maatregelen kan treffen om aan deze vraag te voldoen.

Op dit moment wordt verkend hoe een Regionale Energie Infrastructuur kan leiden tot democratisch gelegitimeerde keuzes voor de aanleg van nieuwe en de verzwaring van bestaande energie-infrastructuur. Dit gebeurt niet alleen vanuit het perspectief van energie-opwek, maar speelt zich af in een sector-overstijgend en dynamisch domein van vraag & aanbod, industrie, economische ontwikkeling, mobiliteit & laadinfra en woningbouw & gebouwde omgeving.

Lokale opwekking van stroom achter de meter van gebouwen zou netverzwaring kunnen voorkomen. Ook slim laden kan uitkomst bieden om de piekvraag van elektrische voertuigen beter te verdelen. Langzame laadpunten zijn geschikt voor slim laden om zo het net te balanceren en de auto op te laden als de vraag laag is of het aanbod in duurzame elektriciteit hoog. Ons uitgangspunt is dat stroom zoveel mogelijk lokaal wordt opgewekt, bijvoorbeeld door zonnepanelen. De gemeente zet zich ook in door de mogelijkheid te verkennen om de opwek van zonne-energie op openbare gebouwen te koppelen aan de aanwezige laadinfrastructuur. Deze informatie wordt ook meegenomen in de Regionale Energiestrategie (RES), waarin wordt uitgeweid over het accommoderen van de opwek van duurzame elektriciteit.

Binnen de RES wordt een routekaart opgesteld waarin de toekomstige opwek en gebruik van elektriciteit in kaart gebracht wordt. Het is belangrijk dat die routekaart opgesteld wordt met alle bekende kennis beschikbaar. Het RES-team heeft dus veel belang bij inzicht in de aankomende vraag naar laadinfrastructuur en vermogen. De gemeente zet zich in om die zo goed mogelijk te verzorgen.

In Rheden is op dit moment nog geen sprake van afnameschaarste op het elektriciteitsnet. Als dit in de toekomst wel zo wordt, is het mogelijk dat vanuit de RES beperkingen aangegeven worden wat betreft netaansluitingen en beschikbaar vermogen.

De gemeente Rheden beschouwt de energietransitie als een kans om regionaal op te pakken. Zo kan bijgedragen worden aan een duurzamere en leefbare omgeving, en tegelijk ook sociaaleconomische kansen ontwikkeld worden.

3 Ambitie en visie

3.1 Omschrijving gemeente Rheden

Gemeente Rheden bestaat uit zeven dorpen en daarnaast landelijk gebied. De grootste kern is Velp, met bijna 18.000 inwoners. De op een na grootste kern is Dieren met bijna 17.000 inwoners. Rheden zelf heeft bijna 9.000 inwoners. De gemeente is gelegen tussen de IJssel en de Veluwe. Velp ligt tegen Arnhem aan maar wordt afgescheiden door de A12.

Rheden heeft een lokale functie wat betreft werkgelegenheid. Het ligt langs de A12, een belangrijke ader tussen Duitsland en Nederland, en de A348 die de dorpen met elkaar verbindt. Daarnaast is er de spoorlijn Arnhem – Zutphen. Het natuurgebied Veluwezoom heeft een bovenregionale recreatiefunctie en trekt bezoekers uit heel Nederland. Rheden heeft veel toeristische verblijfsaccommodaties en voorzieningen voor dagrecreatie.

3.2 Ambitie en visie

Om iedereen in de gemeente de mogelijkheid te geven over te stappen op elektrisch rijden moet het netwerk van laadmogelijkheden van voldoende kwaliteit zijn zodat er geen belemmeringen zijn voor geïnteresseerden om tot aankoop van een elektrisch voertuig over te gaan. Hiervoor stimuleert de gemeente Rheden laadinfrastructuur die zo goed mogelijk aansluit bij de gebruiker. Deze is leidend voor het realiseren van laadinfrastructuur. Zo wordt voorkomen dat er een mismatch ontstaat tussen de behoefte van de gebruiker en wat er aangelegd wordt qua laadinfrastructuur. De hoeveelheid, het type en de plaats van laadinfrastructuur moet dus altijd meegroeien en overeenkomen met de vraag. Zo groeit het laadnetwerk natuurlijk, en ‘ademt het mee’ met de groei in het gebruik. Dat betekent dat niet alleen gestuurd wordt op laadpalen op de plekken waar ze rendabel zijn, maar er is ook aandacht voor palen die minder rendabel zijn maar wel een schakel vormen in het netwerk.

De gemeente Rheden hanteert voor prioritering in de realisatie van laadinfrastructuur de zogenaamde ‘ladder van laden’.

1. Hierbij geldt de eerste voorkeur dat een elektrisch rijder zo veel mogelijk privaat laadt op eigen terrein, op de oprit bij huis of bij de werkgever. Dit is het aantrekkelijkst qua kosten voor de elektrisch rijder en er is geen aanpassing nodig in de publieke ruimte.
2. Als dit niet mogelijk is, geldt de tweede voorkeur voor een elektrisch rijder om te laden op semipublieke locaties, vaak gelegen op private grond die publiek toegankelijk is, zoals parkeergarages of parkeerterreinen bij winkels, sportvoorzieningen of bedrijven.
3. Indien dit ook niet mogelijk is volgt als derde voorkeur publiek laden in openbaar terrein, zoals bij parkeervakken in woonwijken.

De gemeente Rheden stimuleert het plaatsen van deze publieke laadpalen. Op dit moment gebeurt dat in een concessie, gezamenlijk met andere gemeenten in de provincies Overijssel en Gelderland. Deze concessie loopt in 2025 af. Rheden wil in de wijken en dorpen een dekkend laadnetwerk realiseren waarbij laadvoorzieningen zoveel mogelijk geclusterd worden, met inachtneming van een acceptabele loopafstand. De details van de uitvoeringsaanpak publieke laadpalen wordt verder beschreven in onderstaande aanpak en in het “Uitvoeringsplan laadinfrastructuur gemeente Rheden”.

Snelladers is een andere vorm van laden, deze vorm is handig om onderweg bij te laden maar ook voor bewoners. Deze ontwikkeling wordt veelal door de markt opgepakt en het blijkt dat het gebruik van snellaaders snel stijgt. Hierin is de gemeente Rheden waar nodig ondersteunend op verzoek van de markt. Ook wordt in dit plan aandacht besteed aan de logistieke sector met vracht- en bedrijfswagens.

4 Aanpak per locatie

Gemeente Rheden onderscheidt een aantal gebieden in de gemeente waar apart laadpalenbeleid voor geldt. Die gebieden zijn privaat terrein, semipubliek terrein en de openbare ruimte. Semipubliek terrein gaat vaak om privaat gebied dat niet 24/7 toegankelijk is, maar dat wel publiekelijk is opengesteld, zoals bijvoorbeeld parkeergarages of parkeerterreinen bij winkels of op toeristische of recreatieve locaties.

4.1 Privaat terrein

Het heeft de eerste voorkeur dat elektrische rijders laden op privaat terrein door de lagere kosten voor gebruikers en kleinere impact op de publieke ruimte. Laden op privaat terrein zal voornamelijk gelden voor bewoners en bedrijven. Ten aanzien van bewoners zijn zij zelf verantwoordelijk voor de aanleg van laadinfrastructuur als zij een parkeerplek hebben op eigen terrein. Ook werkenden dienen zo veel mogelijk op privaat terrein te laden bij de bedrijfslocatie. De realisatie van deze laadinfrastructuur wordt nu al veel door deze bedrijven zelf opgepakt. Voor bedrijven die geen mogelijkheid hebben tot laden op eigen terrein, is er de mogelijkheid voor de gemeente om laadinfrastructuur vraaggestuurd en datagestuurd te plaatsen bij parkeerplekken in de publieke ruimte, zoals wordt besproken in paragraaf 4.3. Deze laadinfrastructuur wordt zo veel mogelijk geplaatst op locaties met meerdere gebruikers, waardoor dubbelgebruik zo veel mogelijk gemotiveerd wordt, bijvoorbeeld door werkenden overdag en bewoners ’s avonds.

4.1.1 Appartementencomplexen en VvE’s

Een laadpaal voor de elektrische auto in de parkeergarage bij een appartementengebouw. Het klinkt logisch, maar is in de praktijk vaak behoorlijk ingewikkeld te realiseren. Daarom heeft de Rijksoverheid per januari 2022 de SEEH-regeling opengesteld waarmee verenigingen van eigenaars (VvE’s) advieskosten van een deskundige grotendeels vergoed kunnen krijgen. Een oplaadpuntenadvies kan helpen om tot een afgewogen en positief besluit binnen een VvE te komen. Vooral op het gebied van (brand)veiligheid is veel onduidelijk. Daarom zal de gemeente Rheden de voorlichting hierover verbeteren. Indien een bewoner van een VvE een laadpaal wil en kan aantonen dat de VvE geen laadpaal op eigen terrein toestaat dan kan diegene een aanvraag indienen bij de gemeente Rheden.

4.2 Semipubliek terrein

Na laden op privaat terrein, heeft laden op semipubliek terrein de voorkeur, oftewel terrein dat publiekelijk is opengesteld, maar niet 24/7 toegankelijk is en ook vaak op privaat terrein gelegen is. Dit zal vooral gedaan worden door bezoekers, toeristen en recreanten, maar kan ook een oplossing bieden voor bewoners en werkenden. Semipubliek laden is voor bezoekers van een van de voorzieningen in Rheden (zoals winkels, natuurtransferium, onderwijscampus, of bedrijfsparkeerterrein) het meest kansrijk. De gemeente Rheden speelt hierop in door te informeren naar de behoefte en marktpartijen te ondersteunen.

4.2.1 Parkeergarages en parkeerterreinen

In de gemeente Rheden zijn verschillende parkeerpleinen een parkeergarages aanwezig die niet allemaal 24/7 toegankelijk zijn en gekenmerkt worden als semipubliek terrein. Er is een parkeergarage in eigen beheer van de gemeente. Deze bevindt zich bij station Dieren. Hier zijn respectievelijk 8 laadpunten aanwezig in eigendom van de gemeente opgeleverd door Ecotap.

Op parkeerterreinen zijn vanuit de vorige concessie laadpunten gerealiseerd door Allego. Er worden door Vattenfall nieuwe laadpunten gerealiseerd volgens de nieuwe concessie. De gemeente Rheden heeft de ambitie om alle parkeerterreinen bij winkelcentra te voorzien van minimaal één laadpaal. Op deze locaties realiseert gemeente Rheden proactief laadinfrastructuur voornamelijk voor bezoekers en werkenden, echter kunnen deze ook gebruikt worden door omwonenden. Via een online monitoringstool is te zien hoe vaak de

laadpunten gebruikt worden. Is het gebruik (te) hoog? Dan wordt een extra parkeervak bij het laadpunt aan het opladen toegekend, of wordt gekeken of er een extra laadpunt nodig is. Hiermee kan laaddruk in de openbare ruimte (op straat) voorkomen worden. De gemeente verkent hierbij welke uitbreiding in de toekomst nodig en uitvoerbaar is.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft als nationale doelstellingen vastgesteld dat in 2025 gemiddeld 5% van de parkeerplekken in parkeergarages een laadpunt heeft, en in 2030 gemiddeld 10%. Ook is in het Bouwbesluit vastgelegd dat in nieuwe of gerenoveerde parkeergarages met meer dan 10 parkeervakken minstens 1 laadpunt wordt aangelegd.
Gemeente Rheden gebruikt deze doelstellingen als referenties en ambieert deze te volgen. Echter wordt bij een eventuele uitbreiding van laadpunten in parkeergarages altijd rekening gehouden met het gebruik. Aangezien laadpunten in parkeergarages duurder zijn en speciale veiligheidseisen met zich meebrengen, zal steeds de afweging worden gemaakt tussen goedkopere alternatieven op maaiveld en uitbreiding van bestaande laadpunten in de parkeergarages.

Zowel het parkeren en het opladen van elektrische voertuigen in parkeergarages brengt andersoortige risico's met zich mee dan bij auto's met verbrandingsmotor. Een brand bij elektrische auto's ontwikkelt zich anders qua brandverloop en qua brandduur door de aanwezigheid van een batterij. Om laden in parkeergarages veilig mogelijk te maken zijn er maatregelen opgesteld door het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid. De maatregelen zijn onderverdeeld in bouwkundige, installatietechnische, organisatorische en repressieve maatregelen. Ze gelden niet als optelsom maar afhankelijk van de constructie en vormgeving van de parkeergarage kan uit de maatregelen een maatwerkpakket worden samengesteld om risico's in parkeergarages te minimaliseren. Deze maatregelen bestaan bijvoorbeeld uit een snelle branddetectie/melding en opvolging, de mogelijkheid om direct alle laadpunten stroomloos te schakelen, het realiseren van aanrijdbeveiliging en het positioneren van de laadpunten zo dicht mogelijk bij de in-/uitgang van de parkeergarage.

- Een uitgebreid rapport van het IFV over brandveiligheid in parkeergarages met elektrische voertuigen vindt u op: https://nipv.nl/wp-content/uploads/2022/03/20210715-IFV-Brandveiligheid-parkeergarages-met-elektrisch-aangedreven-voertuigen-v2021.pdf

Gemeente Rheden zet zich in om de maatregelen opgesteld door het IFV te volgen en implementeren bij de parkeergarages in Rheden waar laadinfrastructuur aanwezig is.

De gemeente Rheden is het gemeentehuis aan het verbouwen. Dit ligt in de kern De Steeg op een centrale locatie binnen de gemeente. De gemeente wil hier op termijn een laadplein aanleggen waarbij werknemers, bezoekers en bewoners gebruik kunnen maken van deze laadpalen.

4.2.2 Toeristische en recreatieve locaties

Rheden kent verschillende toeristische en recreatieve locaties, met eigen parkeervoorzieningen. Voorbeelden hiervan zijn de Posbank en de verschillende vakantieparken. Uit oogpunt van goed gastheerschap is laadinfrastructuur op deze locaties gewenst. De gemeente Rheden stimuleert laadpalen in relatie tot locaties die toeristen aantrekken, maar is terughoudend hiermee bij horeca. Dit omdat elektrisch laden vaak langer duurt dan het gemiddeld bezoek aan een horecagelegenheid (bijvoorbeeld restaurants).

4.2.3 Private parkeerterreinen bij bedrijven, winkels of publiektrekkers

Het is van belang om laadinfra op semipublieke parkeerterreinen die publiekelijk toegankelijk zijn te motiveren. Dit gaat bijvoorbeeld om laden op parkeerterreinen van bedrijven, bij publiektrekkers of bij winkels. Laadinfra op privaat terrein dat publiek toegankelijk is, kan gestimuleerd worden door het delen van best-practices en handvatten aan de beheerders van deze parkeergelegenheden.

4.2.4 OV-Hubs

In gemeente Rheden bevinden zich drie OV-hubs. Dit zijn OV-knooppunten, waar de overstap tussen auto, fiets en openbaar vervoer optimaal gefaciliteerd wordt. Het gaat in de gemeente Rheden om:

- Treinstation Rheden;
- Treinstation Dieren;
- Treinstation Velp.

De gemeente Rheden hecht waarde aan deze hubs, omdat ze leiden tot minder autoverkeer. De gemeente beschouwt laadinfrastructuur op deze locaties als een essentiële voorziening. Daarom realiseert de gemeente hier laadpalen in samenspraak met de grondeigenaren. Het parkeerterrein bij station Dieren en Velp wordt beheerd door de gemeente Rheden. Hier zijn reeds laadpalen aanwezig. Bij station Rheden wordt gekeken naar optimalisatie en uitbreiding van het bestaande laadpunt aan het begin van de Schietbergseweg. Dit wordt meegenomen in de plannen van het Masterplan Welkom Veluwezoom.

4.3 Openbare ruimte

Laadpalen in de publieke ruimte volgen als derde voorkeur na privaat en semipubliek laden. Een uniforme uitrol van laadinfrastructuur in de openbare ruimte wordt op dit moment ingevuld door de concessiehouder Vattenfall Incharge. Dit stelt de gemeente in staat efficiënt en snel laadinfrastructuur te realiseren. Deze concessie is opgezet van de GO-RAL (provincies Gelderland en Overijssel) en oopt uiterlijk in 2027 af voor wat betreft de plaatsing van laadpalen. De exploitatie van de laadpalen kan doorlopen tot uiterlijk 2034.

4.3.1 Bebouwde kom, woongebieden

Voor bewoners die in de openbare ruimte parkeren, kan in de wijken en dorpen openbare laadinfrastructuur gerealiseerd worden zodat bewoners daar hun elektrisch voertuig kunnen opladen. De gemeente hanteert verschillende strategieën voor de plaatsing van deze openbare laadinfrastructuur:

- Vraaggestuurd: er wordt een laadpaal geplaatst als een elektrische rijder die aanvraagt en aan de voorwaarden uit het uitvoeringsplan wordt voldaan..
- Datagestuurd: er wordt een laadpaal bijgeplaatst als blijkt uit de gebruiksdata van bestaande laadpalen dat er behoefte aan uitbreiding is.
- Proactief: er wordt strategisch een laadpaal geplaatst in opdracht van de gemeente om een dekkend laadnetwerk te realiseren.

In woonwijken buiten het centrum worden laadpalen voornamelijk vraaggestuurd geplaatst, echter bestaat ook de mogelijkheid dat laadpalen strategisch geplaatst worden, zonder aanvraag vanuit bewoners. Bij beide opties wordt als eerste gestreefd naar een dekkend laadnetwerk waarbij vanaf elke locatie een openbare laadvoorziening te bereiken is binnen ongeveer 250 meter loopafstand. Deze dekking met maximale loopafstanden is niet noodzakelijk in wijken en buurten waar vrijwel uitsluitend op eigen terrein geparkeerd wordt en er geen noodzaak is voor publieke laadpalen. Bij het plaatsen van publieke laadpalen wordt het uitvoeringsplan gehanteerd in “Uitvoeringsplan laadinfrastructuur gemeente Rheden”.

Als deze dekking bereikt is, vindt uitbreiding vervolgens zo veel mogelijk plaats in de vorm van clustering waarbij een nieuwe laadpaal nabij een bestaande laadpaal wordt geplaatst. Laadpleinen kunnen een aanvulling zijn op een dekkend netwerk van losse laadpalen in gebieden waar de (te verwachten) laadbehoefte hoog is. Hierdoor ontstaat een duidelijk vindbare locatie voor laden en doordat meerdere laadpalen dichtbij elkaar staan is de kans op een vrije laadpaal groter dan bij losse laadpalen. Daarmee wordt zoekverkeer tussen individuele laadpalen met een hoge bezetting voorkomen.

Omdat Rheden met de uitrol van het laadnetwerk nog niet zo ver is dat van een dekkend netwerk gesproken kan worden (altijd een laadpaal dichtbij), is de inzet nog niet expliciet gericht op laadpleinen. Dit betekent niet dat waar het ruimtelijk goed kan en er voldoende gebruikers in de omgeving zijn, de gemeente een kans voor een laadplein laat liggen.

Veel woonwijken zijn aangelegd in een periode toen het autobezit nog niet zo hoog was als tegenwoordig. De gemeente Rheden begrijpt dat bewoners het vervelend vinden dat een reguliere parkeerplaats wordt opgeofferd voor een laadpaal. Daarom is het gewenst om bij voorkeur op grotere parkeerterreinen in woonwijken een publiek laadpalennetwerk te realiseren. Laadpalen zijn daarom tot op zekere hoogte gewenst, ook in woonbuurten met een hoge parkeerdruk. De gemeente juicht het ook toe als laadpunten daar waar mogelijk worden gecombineerd met de plaatsing/voorziening van een elektrische deelauto. Dit kan de parkeerdruk juist weer doen verminderen.

Het (vorige) college heeft in het programma opgenomen dat bij alle winkelgebieden elektrische oplaadpunten komen. Dat is inmiddels gerealiseerd.

Bij nieuwe gebiedsontwikkeling vraagt de gemeente vroeg in het project aandacht voor laadinfrastructuur zodat dit meegenomen kan worden in de realisatie. In gebieden met parkeerduurbeperking wordt op de parkeerplaatsen met een laadpunt hetzelfde beleid als de parkeerplaatsen eromheen gevolgd. In gebieden waar betaald parkeren geldt, moet ook betaald worden om te parkeren door de ladende elektrische auto.

4.3.2 Bedrijventerreinen

Het uitgangspunt is dat personen- en lichte bedrijfsvoertuigen op bedrijventerreinen laden op eigen terrein. Voor bedrijven die geen mogelijkheid hebben tot laden op eigen terrein, is er de mogelijkheid laadinfrastructuur vraaggestuurd te plaatsen. De gemeente Rheden stimuleert laden op bedrijventerreinen door de mogelijkheid te geven laadpalen aan te vragen op dezelfde manier als dit voor woonwijken het geval is. Het betreft hier het laden van personenauto's.

Voor het laden van logistieke voertuigen gelden andere regels, zie paragraaf 5.2.

4.3.3 Buiten de bebouwde kom

Buiten de bebouwde kom plaatst de gemeente alleen laadpalen op strategische gronden of als deze aangevraagd worden door een bewoner. In verreweg de meeste gevallen zullen gebruikers die buiten de bebouwde kom laden, dat privaat op eigen terrein kunnen doen.

Buiten de bebouwde kom is wel een rol weggelegd voor snelladers. Als bezoekers of bewoners niet uit de voeten kunnen met (semi-)publiek laden, dan moeten zij de beschikking hebben over snellaad faciliteiten langs uitvalswegen en bij strategisch locaties in openbaar gebied. Daarnaast vervullen snelladers een doel voor logistiek. De gemeente laat dit zo veel mogelijk aan de markt, maar stimuleert waar nodig.

5 Andere afwegingen

5.1 Openbaar vervoer, doelgroepenvervoer en taxi’s

Openbaar vervoer in de gemeente Rheden is de verantwoordelijkheid van de provincie Gelderland. Rheden valt binnen het concessiegebied Arnhem-Nijmegen. Momenteel rijden alle OV bussen op aardgas of elektriciteit.

De gemeente stimuleert het gebruik van elektrische openbaar vervoerbussen. Hiervoor levert zij input aan de concessieverlener voor het openbaar vervoer. De gemeente treedt, als de vervoerder aangeeft laadinfrastructuur in de openbare ruimte te willen realiseren, ondersteunend op.

Ook elektrisch doelgroepenvervoer en elektrische taxi’s wil de gemeente stimuleren. De voertuigen voor doelgroepenvervoer laden ’s nachts in de remise of op het huisadres van de chauffeur, op de eigen oprit of in de publieke ruimte. Als het nodig is stimuleert de gemeente publieke laadpunten voor deze gebruikersgroepen. Ze kunnen een aanvraag doen via de concessiehouder. Bij taxistandplaatsen worden geen laadpalen gerealiseerd.

Daarnaast zijn er mogelijk snelladers nodig op strategische locaties, om bij te laden wanneer de actieradius niet voldoende is voor de geplande ritten. Als dit het geval is heeft de gemeente een stimulerende rol hierin.

5.2 Logistiek en clean energy hubs

5.2.1 Logistiek

Ook verduurzaming van de logistiek sector juicht de gemeente toe. Laden door vrachtwagens en bestelwagens zal veel op eigen terrein plaatsvinden. Daar is de rol van de gemeente beperkt.

Specifiek voor laadinfra op bedrijventerreinen ten behoeve van logistieke voertuigen is door ElaadNL een prognose opgemaakt waaruit de behoefte per bedrijventerrein blijkt. Het is de taak van de gemeente om deze prognose te valideren door met de bedrijventerreinen in contact te treden. Per bedrijventerrein wordt bepaald wat de laadbehoefte is, waar op eigen terrein geladen kan worden en welk deel nog beschikbaar gesteld moet worden in de openbare ruimte. De gemeente Rheden neemt een stimulerende rol in naar bedrijventerreinen en ondersteund waar mogelijk. Ook voor de ontwikkeling van laadinfra in de openbare ruimte ten behoeve van deze doelgroep zal de gemeente Rheden een actieve rol innemen door kaderstellend op te treden en de markt te interesseren voor aanleg en exploitatie van deze laadinfra.

Voor bedrijfsbussen en personenauto's is dubbelgebruik met bewoners of bezoekers in de gemeente mogelijk op de publieke laadpunten, maar zoals in hoofdstuk 4 staat, geldt het principe van laden op eigen terrein indien mogelijk. Snellaadinfrastructuur voor deze doelgroep zal naar onze verwachting opgepakt worden door de markt.

Als daar behoefte aan is bij bedrijven, is de gemeente bereid mee te werken aan pilots of initiatieven.

5.2.2 Clean Energy Hubs

Clean Energy Hubs (CEH) zijn vooral gericht op zwaardere logistiek en goederenvervoer en bieden minimaal 2 alternatieve, duurzame energiebronnen. Het kan dan gaan om een waterstoftankstation, een laadstation of een bunkerstation voor binnenvaart. Ook kan een CEH andere faciliteiten hebben zoals OV, horeca, truckparking of vergaderruimtes. Zo kunnen verschillende lokale of provinciale initiatieven

samenkomen, waarbij de wensen van de omgeving in acht worden genomen. Gemeente Rheden volgt de ontwikkelingen.

5.3 Deelauto's

(Elektrische) deelauto's kunnen eraan bijdragen dat men geen (tweede) auto meer nodig heeft, wat positieve effecten heeft op het milieu en de publieke ruimte. De gemeente biedt een gereserveerde parkeerplek met eventueel een laadvoorziening aan. De aanvraag van deze laadpaal kan op dezelfde manier gebeuren als bij een aanvraag voor een gewone publieke laadpaal.
Bij een free-floating deelsystemen kan de elektrische deelauto geparkeerd worden bij elke publieke laadlocatie, wat zorgt voor extra vraag naar laadinfrastructuur in de publieke ruimte maar niet op specifieke locaties. Deze vorm van deelauto's kunnen dus gebruik maken van de bestaande laadinfrastructuur.

Er zijn op dit moment twee aanbieders van deelauto's. Waar nodig legt de gemeente een vergunninghouderparkeerplaats aan.

5.4 Gebruik eigen stroom

Steeds meer bewoners zonder eigen parkeergelegenheid stellen de vraag of het mogelijk is om in de openbare ruimte te laden met de "eigen" stroom door middel van een verlengsnoer, kabel of kabelgoot vanuit de eigen elektrotechnische installatie. Reden daarvoor is bijvoorbeeld omdat men de stroom van zonnepanelen wil inzetten om de auto te laden, men voor de deur wil kunnen laden of verwacht dat dit goedkoper is. Globaal gezien zijn er twee oplossingen om dit te realiseren (1) een Verlengd privaat aansluitpunt (VPA) of (2) een laadpaal op eigen terrein met kabel naar een publieke parkeerplek (middels een kabelgoot).

Een VPA is een oplaadpunt in de publieke ruimte die wordt gevoed door een kabel die wordt aangesloten 'achter' de elektriciteitsmeter van een woonhuis of bedrijfspand. Een VPA is binnen de gemeente Rheden momenteel verboden. De gemeente volgt innovatieve ontwikkelingen op het gebied van VPA.

Er is slechts één vorm waarin de gemeente onder een reeks voorwaarden deze laadsituaties toestaat met het gebruik van eigen stroom. Dat is indien er een laadpaal op privégrond staat en de auto op een publieke parkeerplaats. Dan zal de laadkabel loopt dan via de kabelgoot met daarin een afgesloten rubberen holte van de woning naar de parkeerplaats. In het "Uitvoeringsplan laadinfrastructuur gemeente Rheden" zijn al deze voorwaarden opgenomen.

5.5 Laadpaalkleven en de invloed op de openbare parkeerdruk

Als een laadpaal, met twee aansluitingen, geplaatst wordt in een woonwijk, reserveert de gemeente in eerste instantie één parkeervak bij deze laadpaal. Op het andere vak mag dus nog steeds een brandstofauto parkeren. Als het gebruik van de laadpaal boven een grenswaarde komt, wordt ook het tweede vak gereserveerd voor het laden. Zo blijft de impact van laadinfrastructuur op de parkeerdruk beperkt. De gemeente verwacht ook dat de datagestuurde plaatsing van laadpalen ervoor zorgt dat bij een hoge bezettingsgraad het aantal beschikbare laadpalen vanzelf toeneemt.

Laadpaalkleven houdt in dat een voertuig veel langer geparkeerd staat dan dat de laadsessie duurt. Dan houdt het voertuig de laadplek bezet, zonder de laadvoorziening te gebruiken.

Op een gereserveerde plek voor een elektrisch voertuig bij een laadpaal mag alleen een elektrisch voertuig staan, en er moet ook daadwerkelijk geladen worden. De geplaatste verkeerstekens bij de laadpaal geven

handhavers het handvat om tegen laadklevers op te treden. Voorlopig zal de gemeente Rheden hier niet actief op handhaven en volgt de ontwikkelingen.

De gebruiker van de laadpaal heeft zelf ook verantwoordelijkheden. Zo heeft het Gerechtshof in Leeuwarden op 12 april 2022 besloten dat een boete gerechtvaardigd was voor iemand die zijn volgeladen voertuig niet tijdig (na twee uren) had verplaatst.

5.6 Slim laden

Smart Charging, oftewel Slim Laden, heeft als doel om zo efficiënt mogelijk met het elektriciteitsnet om te gaan door elektrische voertuigen op te laden als de vraag naar elektriciteit het laagst is, of het aanbod van (lokale) groene energie het grootst is. Gemeente Rheden juicht deze ontwikkeling toe en daarom heeft het de voorkeur laadpalen hiervoor geschikt te maken om zo de druk op het elektriciteitsnet te balanceren in de toekomst als deze technologie verder ontwikkeld is en toegepast wordt.

De gemeente hecht waarde aan initiatieven op het gebied van slim laden, de koppeling van laadinfrastructuur met lokale opwek van energie, en het lokaal opslaan van energie, voornamelijk voor private laadpunten. Initiatieven op dit gebied van gebruikers of leveranciers worden zo veel mogelijk ondersteund. Wat betreft de totstandkoming en inrichting van laadpleinen in de openbare ruimte is een goede afstemming met de omgeving en met Liander van belang om tot een zorgvuldige inpassing te komen. Niet alleen ruimtelijk maar ook in relatie tot het energienetwerk (vehicle-to-grid, lokale opslag en netbalancering, vrijheid ten aanzien van het kiezen van aanbieders én afnemers van elektriciteit c.q. lokale energie coöperaties, enzovoorts). De gemeente zal daarbij gebruik maken van de kennis en ervaringen die andere gemeenten daar nu al mee op doen.

5.7 Eigen wagenpark gemeente

De gemeente Rheden heeft een eigen wagenpark. De gemeente Rheden gaat het eigen wagenpark ook verduurzamen. Alle nieuwe auto’s en de te vervangen voertuigen worden emmissievrij. Om deze voertuigen te kunnen voorzien van elektra realiseert de gemeente oplaadvoorzieningen op de gemeentewerf, bij begraafplaatsen en bij het nieuwe gemeentehuis.

5.8 Solar Parking

Bewoners van de kern Dieren willen graag een Solar Parking in Dieren aanleggen. Dit is een parkeerterrein waarboven zonnepanelen komen om stroom op te wekken. Deze solar parking wordt ontwikkeld door coöperatieve vereniging Dieren-West waarvan de bewoners lid zijn. Het betreft de parkeerplaats aan de Admiraal Helfrichlaan bij de sportvelden. De gemeente ondersteunt het initiatief en onderzoekt de mogelijkheden en voorwaarden.

5.9 Omgevingsvisie

De omgevingsvisie en deze visie raken elkaar op diverse thema’s. Het onderwerp, doelstellingen en acties vormen input voor de keuzes die gemaakt zullen moeten worden in de omgevingsvisie. Daarnaast worden er acties benoemd welke opgepakt kunnen worden binnen een omgevingsprogramma of als omgevingsprogramma zelf. Nu en in de toekomst zal zal er afstemming zijn tussen deze visie en de omgevingswet, de omgevingsvisie en het omgevingsplan.

5.10 Mogelijke neveneffecten

Voorop staat dat dat de transitie naar elektrisch rijden en haar bijbehorende laadinfrastructuur past in de nationale, regionale en lokale duurzaamheids- en klimaatdoelstellingen. De uitstoot van verkeer in

bewoonde gebieden wordt tot een minimum teruggedrongen en dat draagt bij aan een gezonde leefkwaliteit voor inwoners. Toch betreft het een transitie waarin nog vele aspecten en de lange-termijn-effecten ervan nog niet goed in beeld zijn. Er treden ongewenste neveneffecten op. Hieronder staat opgesomd wat hierover nu bekend is.

Ongelijkheid in leefomgeving
Elektrische voertuigen zullen steeds meer aanwezig zijn in woonbuurten. De dure aanschaf of lease ervan, maakt dat elektrisch rijden voor een groot deel van de mensen waarschijnlijk nog een tijd onbereikbaar blijft. Ondertussen komt er wel een ruimteclaim voor deze voertuigen in de wijk met onder andere de oplaadpalen. Dit kan een gevoel van ongelijkheid met zich meebrengen en dit vertaalt zich ook al in een ervaren toenemend aantal bezwaren op verkeersbesluiten voor de reservering van parkeerplekken bij oplaadpunten. Als het aandeel elektrische rijders in de wijken op termijn juist wel verder toeneemt, kan de druk op de oplaadpalen juist weer groot worden en neemt ergernis over laadpaalkleven mogelijk toe.

Marktwerking/alternatieven in de loop van de transitie naar elektrisch rijden
Snellaadstations ontwikkelen in een rap tempo. In 2022 is het gebruik van snelladen verdrievoudigd[1]. Ook bij werkgeverslocaties komen steeds meer oplaadpunten. De vraag is dus of de gemodelleerde behoefte aan publieke oplaadpunten ook voor deze grote aantallen nodig blijft. De snellaadstations geven een alternatief en kunnen ook beperken dat er in woonwijken schaarse openbare ruimte gebruikt wordt voor het opladen van voertuigen. Bovendien zorgt goedkoop laden in woonwijken ook voor een blijvende behoefte aan autobezit. Dit zit de transitie naar duurzaam/collectief vervoer in de weg. Landelijk is ook geprognotiseerd dat aantal auto's in Nederland nog fors kan toenemen.

Knelpunten elektriciteitsnetwerk
Met onder andere de toename van het elektrisch wagenpark wordt nu al gezien dat in bepaalde regio's capaciteitsproblemen ontstaan op piekmomenten dat voertuigen opladen. Dit wordt ook wel aangepakt, maar onduidelijk is nu welke impact dit nog gaat hebben voor wat betreft de stroomnetaansluitingen op de middellange en lange termijn.

Mijnbouw voor grondstoffen
Voor het vervaardigen en afbreken van de vele miljoenen accupakketten die nodig worden in de transitie naar elektrisch rijden, zijn er op andere plekken in de wereld negatieve invloeden. De mijnbouw benodigd voor de winning van met name de grondstof Kobalt is niet onomstreden. De ANWB geeft er deze informatie over: Kobalt en de elektrische auto: hoe zit dat?.

Hergebruik / accupakketten
De accu's zijn vooralsnog geen circulair product. Er zijn inmiddels voorbeelden waarbij de aanschaf van een nieuw accupakket ongeveer even duur is als de aanschaf van een nieuwe (elektrische) auto. Dit kan betekenen dat de levensduur van elektrische auto's in sommige gevallen verkort wordt en daarmee wordt de milieuwinst van elektrisch rijden ingeperkt.

[1] *Verkopen Fastned bijna verdrievoudigd in eerste helft 2022 (fastnedcharging.com)*

6 Vervolgstappen

6.1 GO-RAL

De provincies Gelderland en Overijsel vormen de samenwerkingsregio Oost Nederland. Als samenwerkingsregio Oost Nederland hebben we met het rijk in het kader van de NAL afgesproken gemeenten te ondersteunen bij de uitrol van laadpalen. Dit gebeurt onder de naam GO-RAL. De gemeente Rheden is lid van GO-RAL. Hier worden ontwikkelingen besproken in de verschillende onderwerpen. De gemeente zal hieraan actief deelnemen en indien nodig actie ondernemen.

6.2 Bewonersconsulatie plankaart

Er is in opdracht van de GO-RAL voor iedere gemeente binnen deze samenwerkingsregio een plankaart opgesteld waarin staat waar toekomstige laadpalen komen te staan. Nadat de laadvisie is vastgesteld zal er een bewonersconsultatie zijn over deze plankaart. Dit vergt enige inzet en dit wordt mede georganiseerd en gefaciliteerd vanuit GO-RAL.

Colofon

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Jonkerbosplein 52
6534 AB Nijmegen
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 70 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Dit document is opgesteld door Royal HaskoningDHV in opdracht van de gemeente Rheden

Referentie:	BI7301-102-100-R001-F3.0
Versie:	1.0/Definitief
Datum:	20 oktober 2022
Projectnaam:	Visie Laadinfrastructuur gemeente Rheden
Projectnummer:	BI7301
Auteur(s):	Xavier Boonman, Leon Mulders

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.