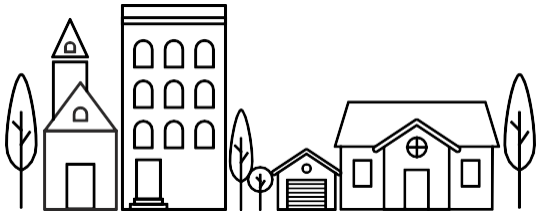
INTEGRALE LAADVISIE



GEMEENTE WINTERSWIJK

LAADVISIE



Gemeente Winterswijk

ONZE GEBRUIKERSGROEP(EN)



AANTAL LAADPUNTEN 2030

270

TYPE LAADINFRA

Om de druk op de openbare ruimte te beperken, kiezen we ervoor de strategische lijn van het Rijk te volgen, ook wel de 'ladder van het laden' genoemd. Dit houdt in dat e-rijders op privaat terrein laden, indien mogelijk. E-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten.

TYPE LAADINFRA
keuze 1

SOORT LAADPUNTEN

In deze laadvisie focussen we op het realiseren van reguliere laadinfrastructuur. Waar mogelijk wordt bij de locatiekeuze rekening gehouden met het cluseren van laadpalen. Snellaadpalen worden voorlopig in regionaal (Achterhoek) verband opgepakt.

SOORT LAADPUNTEN
keuze 2

UITVOERINGSMODEL

Winterswijk kiest ervoor om deel te nemen aan de regionale concessie publieke laadinfrastructuur. Deze concessie biedt schaalvoordelen en we worden ontzorgd door de provincie Overijssel die contractueel aanspreekpunt is en het contractmanagement uitvoert.

UITVOERINGS-MODEL
keuze 3

PLAATSINGS-STRATEGIE
keuze 4

PLAATSINGSSTRATEGIE

We plaatsen vraaggestuurd en proactief. Voor toekomstige laadlocaties doorlopen we een zorgvuldig besluitvormingsproces, o.a. bestaande uit een plaatsingsleidraad, plankkaart, en verzamelverkeersbesluiten.

PARTICIPATIE
keuze 5

PARTICIPATIE

We kiezen ervoor om inwoners te informeren en te raadplegen bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken. Daarnaast laten we een plankaart opstellen die op detailniveau inzicht geeft in de geografische ontwikkeling van de laadbehoefte. Deze kaart kan worden gebruikt in de communicatie met inwoners en andere belanghebbenden.

Inhoud

1. Inleiding 5
   1.1 Aanleiding 5
   1.2. Opgave 5
   1.3 Doel en scope integrale laadvisie 6
   1.4 Uitgangspunten voor de uitrol 6
   1.5 Leeswijzer 7
2. Kenmerken laadinfrastructuur 8
   2.1 Typen laadinfrastructuur 8
   2.2 Soorten laadpunten 8
   2.3 Huidige situatie in Winterswijk 9
3. Ontwikkelingen en beleidskaders 10
   3.1 Energietransitie 10
   3.2 Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik 10
      3.2.1 Slim laden 10
      3.2.2 Anders laden 11
      3.2.3 Wet- & regelgeving 11
   3.3 Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid 12
      3.3.1 Achterhoek 12
      3.3.2 Winterswijk 13
4. Opgave 16
   4.1 Inleiding 16
   4.2 Prognose benodigde laadpunten 16
5. Strategische keuzes 18
   5.1 Type laadinfrastructuur: privaat, semipubliek en publiek laden 18
   5.2 Soorten laadpunten 18
   5.3 Uitvoeringsmodel 19
   5.4 Plaatsingsstrategie: mate van proactieve uitrol 20
   5.5 Participatie 22
6. Gebruikersgroepen 23
   6.1 Personenvervoer 23
   6.2 Doelgroepenvervoer 23
7. Uitvoering en organisatie 24
   7.1 Gemeentelijke organisatie 24
   7.2 Samenwerking en afstemming 24
   7.3 Monitoring 24
   7.4 Financiële kaders 24

8. Plaatsingsleidraad 26
8.1 Eisen en wensen 26
8.2 Verkeersbesluit 28
BIJLAGE I Begrippenlijst.....29
BIJLAGE II Overzicht gebruikersgroepen 30
BIJLAGE III Bebording 32

1. Inleiding

Verwacht wordt dat de groei van het aantal elektrische voertuigen de komende jaren exponentiele vormen gaat aannemen. Autofabrikanten investeren namelijk volop in elektrificatie en andere duurzame vormen van mobiliteit. Het marktaandeel van hybride en volledig elektrische voertuigen stijgt, er ontstaat een breder aanbod aan modellen en de tweedehandsmarkt groeit. Elektrisch vervoer lijkt steeds meer een serieus alternatief te worden voor de conventionele benzine- of dieselauto. Een ontwikkeling die een positief effect heeft op onze luchtkwaliteit en leefbaarheid. De transitie naar elektrisch vervoer kan voor een aanzienlijk deel bijdragen aan een klimaatneutraal Winterswijk in 2050. Wij willen dan ook voorkomen dat bij de aanschaf van een voertuig gekozen wordt voor een voertuig die rijdt op een fossiele brandstof omdat de publieke laadinfrastructuur achterblijft. Het realiseren van een dekkend en toekomstbestendig netwerk van laadpalen speelt dan ook een cruciale rol. Hoe wij dit willen bereiken en welke ambities hieraan ten grondslag liggen omschrijven wij in voorliggende laadvisie en plaatsingsleidraad.

1.1 Aanleiding

In 2015 zijn meer dan 190 landen akkoord gegaan met het Klimaatverdrag van Parijs. Om de wereld te beschermen tegen de gevolgen van klimaatverandering zijn mondiale afspraken gemaakt om verdere opwarming van de aarde te beteugelen. Doel is om de gemiddelde opwarming van de aarde onder de 2°C te houden en zo mogelijk tot 1,5°C te beperken. Door de gemiddelde temperatuurstijging in te dammen lijkt klimaatverandering nog enigszins beheersbaar te blijven. Een sterke reductie van de uitstoot van broeikasgassen, en CO2 in het bijzonder, moet hier in belangrijke mate aan bijdragen.

De Nederlandse politiek is overeengekomen om de broeikasgasuitstoot in 2030 met 49% te verminderen ten opzichte van 1990. Om dit doel te realiseren is in juni 2019 het Klimaatakkoord gepresenteerd. Het Klimaatakkoord kan gezien worden als de Nederlandse invulling van het Klimaatverdrag van Parijs en bevat ruim 600 afspraken verdeeld over de sectoren elektriciteit, gebouwde omgeving, industrie, landbouw en landgebruik en mobiliteit. In het kader van de laadvisie en plaatsingsleidraad beperken wij ons tot de sector mobiliteit, meer specifiek elektrisch vervoer.

1.2. Opgave

Ongeveer een vijfde van de totale uitstoot van CO2 in Nederland wordt veroorzaakt door wegverkeer. Duurzame mobiliteit is dan ook een belangrijke pijler in het Klimaatakkoord. Zo is de ambitie uitgesproken dat alle nieuw verkochte auto's in 2030 emissieloos moeten zijn[1]. Grotendeels gaat het om batterij-elektrische auto's. Deze vorm van duurzame mobiliteit is op dit moment het meest doorontwikkeld en wordt landelijk beschouwd als het meest logische schone alternatief. Dit betekent dat het aantal elektrische voertuigen op de weg de komende jaren fors gaat groeien. Geprognotiseerd wordt een nationaal wagenpark van 1,9 miljoen elektrische personenvoertuigen in 2030.

Al deze voertuigen hebben een laadbehoefte; moeten opgeladen worden op het werk, thuis of op andere locaties. Rijders van een elektrische auto (e-rijders) die niet de beschikking hebben over een eigen oprit zijn deels afhankelijk van laadpalen in de openbare ruimte. Dit stelt de

[1] *Afspraak uit het regeerakkoord Vertrouwen in de toekomst 2017-2021 en het nationale Klimaatakkoord*
[2] *Een laadpunt is de elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker van een elektrisch motorvoertuig op wordt aangesloten. Een laadpaal heeft over het algemeen 2 laadpunten.*

gemeente voor een flinke opgave. Want om het toenemende aantal elektrische voertuigen te faciliteren zal de laadinfrastructuur in het juiste tempo moeten meegroeien. Daarom heeft de rijksoverheid met het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), marktpartijen en netbeheerders afspraken gemaakt over het ontwikkelen van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar en veilig netwerk van laadpalen. Deze afspraken zijn opgenomen in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL); een onderdeel van het Klimaatakkoord. In de NAL is onder meer afgesproken dat elke gemeente medio 2021 een visie op laadinfrastructuur en plaatsingsleidraad vaststelt.

1.3 Doel en scope integrale laadvisie

Het doel van de integrale laadvisie is om een strategie op te stellen waarmee tijdig passende laadinfrastructuur voor elektrische personenvoertuigen wordt gerealiseerd. Dit is belangrijk om mobiliteit te verduurzamen en de CO2-uitstoot te verminderen.

We willen met deze laadvisie in de toenemende laadbehoefte kunnen voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer. De visie heeft een zichttermijn van 10 tot 15 jaar.
Met de laadvisie nemen we regie op het plaatsen en opschalen van de laadoplossingen die nodig zijn. Op die manier zorgen we voor een goede inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet en willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

In dit document richten wij ons op de gebruikersgroepen personenvervoer en doelgroepenvervoer. Bij personenvervoer hebben wij het over inwoners, bezoekers werk en bezoekers recreatief. Daarmee laten wij de gebruikersgroepen taxi's, openbaar vervoer, lichte logistieke voertuigen, zware logistieke voertuigen, mobiele werktuigen en vaartuigen vooralsnog buiten beschouwing[2].

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 hebben we 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.
We herijken onze visie elke 2 jaar, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op elk moment een passende laadinfrastructuur hebben.

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. Het aanbod vulpunten, betaalbare voertuigen en groene waterstof is nog heel beperkt en erg duur. We volgen de ontwikkelingen.

1.4 Uitgangspunten voor de uitrol

Deze visie biedt de komende jaren houvast bij de realisatie van laadinfrastructuur. Om te zorgen dat laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch vervoer werken we aan een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur:

- **Dekkend:** We willen dat e-rijders nooit lang hoeven te zoeken, voor ze een laadpaal tegenkomen.

[2] *Zie voor een toelichting op de gebruikersgroepen bijlage II.*

- **Toegankelijk:** Laadpalen moeten voor iedereen eenvoudig te gebruiken zijn. Daarom streven we ernaar dat de werkwijze en het gebruik van de laadinfrastructuur zoveel mogelijk is gestandaardiseerd.
- **Betaalbaar:** We zorgen ervoor dat laadsessies betaalbaar blijven.
- **Veilig**: Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid als digitale veiligheid oftewel cyber security.

We kunnen deze doelen alleen behalen in samenwerking met de netbeheerder en uitvoerende marktpartijen, maar houden zelf de regie.

1.5 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken bespreken wij onze visie op laadinfrastructuur. Zo staan wij in hoofdstuk 2 stil bij de kenmerken van laadinfrastructuur en komt de huidige situatie in Winterswijk aan bod. Hoofdstuk 3 gaat in op trends en ontwikkelingen, als ook regionale en gemeentelijke kaders en aanpalend beleid. Hieropvolgend zal in hoofdstuk 4, aan de hand van prognoses, de opgave voor de komende jaren worden omschreven. In hoofdstuk 5 lichten we onze strategische keuzes toe en in hoofdstuk 6 gaan we in op de gebruikersgroepen waar de laadvisie zich op richt, namelijk personenvervoer en doelgroepenvervoer. In hoofdstuk 7 richten wij ons op de vraag hoe wij de uitvoering van deze visie organiseren. Tot slot volgt in hoofdstuk 8 de plaatsingsleidraad. In de bijlagen is een begrippenlijst (Bijlage I), een overzicht van de relevante gebruikersgroepen (Bijlage II) en bebording (Bijlage III) opgenomen.

2. Kenmerken laadinfrastructuur

We onderscheiden laadinfrastructuur naar 2 kenmerken: op welke grond een laadpunt zich bevindt en op welk vermogen geladen kan worden. Een laadpunt is de elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker van een elektrisch voertuig op wordt aangesloten. De laadpaal is het fysieke object en bevat over het algemeen 2 laadpunten. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een beschrijving van het huidige laadnetwerk in Winterswijk.

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;
- **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.

2.2 Soorten laadpunten

Laadpunten kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren:

1. **Regulier laden:** laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren. Reguliere laadpunten kunnen individueel worden geplaatst, of geclusterd worden op een laadplein.
2. **Snelladen:** laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in kortere tijd kunnen opladen. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling. We onderscheiden drie subcategorieën:
   a. ***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.
   b. ***Ultrasnelladen voor personenvervoer***
   Laadpunt met een vermogen tussen 125 en 350 kW. Het grootste deel van de huidige beschikbare elektrische voertuigen is technisch geschikt om te laden met een snelheid van maximaal 50 kW. De nieuwere modellen en modellen in het hogere segment zijn geschikt voor de hogere vermogens. De laadvermogens tussen 125 kW en 350 kW worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij pompstations en wegrestaurants.
   c. ***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. Snelladers komen daarom vooral voor 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.

2.3 Huidige situatie in Winterswijk

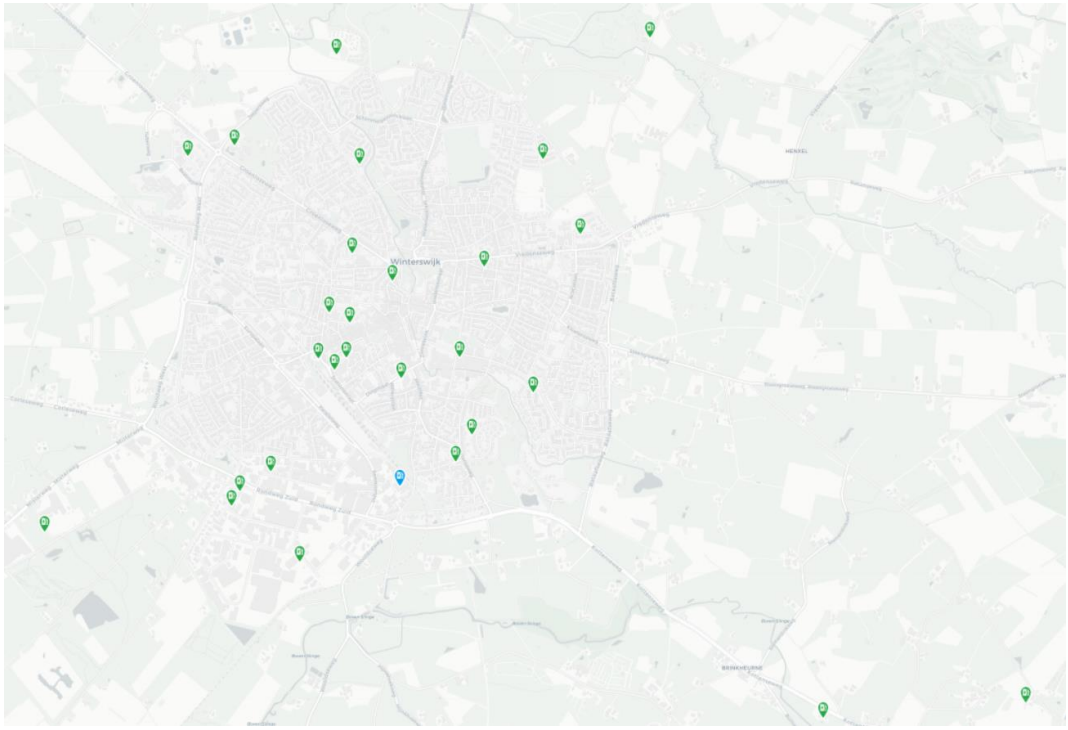
In 2011 zijn door marktpartij EVNetNL de eerste 3 publieke laadpunten gerealiseerd in Winterswijk. Eind 2020 zijn deze laadpalen overgenomen door Charge Point Operator (CPO) PARKnCHARGE. De CPO is verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en exploitatie van laadpalen.

Sindsdien zijn een aantal stappen gezet. Zo is in 2016 een overeenkomst gesloten met CPO Allego. Deze overeenkomst maakt het voor particulieren mogelijk om via www.winterswijk.nl een verzoek in te dienen voor plaatsing van een laadpaal in de openbare ruimte (ook wel het 'paal volgt auto' principe). Een verzoek hiertoe moet aan een aantal strikte voorwaarden voldoen. Eén van die voorwaarden is dat de aanvrager niet de mogelijkheid heeft om op eigen terrein te laden. Voldoet men aan de gestelde voorwaarden dan is het Allego, na akkoord van de gemeente, toegestaan om de laadpaal te plaatsen.

Eind 2019 zijn de eerste verzoeken ontvangen om een parkeerplaats aan te wijzen voor het opladen van elektrische voertuigen. Daarvoor zijn verkeersbesluiten genomen en tot op heden heeft dit geresulteerd in 10 laadpunten. Allen publiek toegankelijk.

Met de aanleg van de nieuwe parkeerterreinen aan de Burgemeester Vlamstraat, Jeugdkerkstraat, Burgemeester Bosmastraat (achter Raadhuis) en de Laan van Hilbelink is het aantal publieke laadpalen fors uitgebreid. Kuster Energy heeft als CPO, in een samenwerking met de Achterhoekse Groene Energie Maatschappij (AGEM), op deze parkeerterreinen laadpalen geplaatst die plek bieden aan 34 elektrische voertuigen. Het totaal aantal reguliere, publieke laadpunten komt daarmee op 47.

Onderstaande kaart geeft een actuele indicatie hoe het (semi)publieke laadnetwerk in gemeente Winterswijk eruitziet. De meest recente kaart is te vinden op www.oplaadpalen.nl[3].



[3] *De kaart geeft de locatie van laadpalen aan. Laadpalen bevatten vaak twee laadpunten.*

3. Ontwikkelingen en beleidskaders

Laadinfrastructuur staat niet op zichzelf. Het thema maakt onderdeel uit van een grote landelijke opgave en is onderhevig aan technologische ontwikkelingen die elkaar in hoog tempo opvolgen. Ook wordt wet- en regelgeving aangescherpt en uitgebouwd. In dit hoofdstuk een blik op het heden en een doorkijkje naar de toekomst. Tot slot aandacht voor bestaande regionale en gemeentelijke kaders en aanpalend beleid, van belang voor het uitwerken van deze laadvisie.

3.1 Energietransitie

De energietransitie heeft een grote impact op het elektriciteitsnetwerk. Duurzame bronnen als zon en wind geven piekmomenten in het aanbod, terwijl bijvoorbeeld aardgasvrije wijken voor een grotere vraag 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 en voor de brede energietransitie. De netbeheerders staan voor de uitdaging ervoor te zorgen dat het net deze verandering aankan. Het is daarom onze verantwoordelijkheid om tijdig, op basis van prognoses, aan te geven welke laadinfrastructuur gewenst is voor de komende jaren. De netbeheerder kan vervolgens inzicht geven over de haalbaarheid en eventueel maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het net is.

Deze informatie nemen we ook mee in de Regionale Energiestrategie (RES) en de netimpactberekening die in dat kader periodiek wordt uitgevoerd. In de RES staan de regionale keuzes voor de opwekking van duurzame elektriciteit, de warmtetransitie in de gebouwde omgeving en de daarvoor benodigde opslag- en energie-infrastructuur.
Ons uitgangspunt is dat de stroom op publieke laadinfrastructuur groen is en als het even kan lokaal opgewekt, bijvoorbeeld door de inzet van zonopwekking. Lokale opwekking en lokaal gebruik, indien mogelijk achter de meter van gebouwen, kan netverzwaringen voorkomen.

3.2 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 tarifering en social charging apps.

3.2.1 Slim laden

Slim laden is een brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Een laadsessie kan bijvoorbeeld sneller of langzamer verlopen. 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 kunnen ervoor zorgen dat het elektriciteitsnet niet te zwaar wordt belast.

Een aspect van slim laden is bi-directioneel laden. Bij bi-directioneel laden kan het elektrische voertuig stroom terug leveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Hiermee kunnen pieken en dalen in het energieverbruik worden gebalanceerd. Bi-directioneel laden staat nog in de kinderschoenen, maar binnen de *Proeftuin Slimme Laadpleinen* (een pilot van het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur) wordt de techniek al volop getest.

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 volgende ontwikkelingen en pilotprojecten op verschillende plekken in Nederland.

3.2.2 Anders laden

Om 1,9 miljoen personenvoertuigen in 2030 in hun laadbehoefte te voorzien, zijn volgens de NAL zo'n 1,7 miljoen laadpunten nodig. Een groot deel van deze laadpunten zal in de openbare ruimte geplaatst worden. Dit vraagt om een zorgvuldige inpassing. Ervaringen en pilots van een aantal gemeenten hebben geleid tot de *Handreiking Anders Laden* van het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL).

Er zijn verschillende redenen om verder te kijken dan de reguliere laadpaal en slimme, alternatieve, manieren van laadinfrastructuur in te passen. Denk aan:

- Efficiënt omgaan met beperkte ruimte;
- Visueel aantrekkelijkere openbare ruimte;
- Evenwichtigere belasting van het energienetwerk;
- Betere benutting van huidige laadinfra;
- Verkeersstromen reguleren

Alternatieven voor de reguliere laadpaal zijn op te delen in 5 categorieën:

1. ***Multifunctionele objecten:*** Het laadpunt wordt geïntegreerd in een ander object/straatmeubilair, zoals een perscontainer of lichtmast. Bij een multifunctioneel object is het niet noodzakelijk dat de netaansluiting gecombineerd wordt. Afzonderlijke aansluitingen zijn ook mogelijk.
2. ***Geclusterd laden:*** Door het clusteren van laadpalen (op bijvoorbeeld laadpleinen) verplaats je de druk op de openbare ruimte naar locaties die daar het meest geschikt voor zijn.
3. ***Ondergronds laden:*** Ondergronds laden omvat 2 oplossingen waarbij de laadvoorziening ondergronds geplaatst wordt; inductieladen en het plaatsen van een laadpunt/paal in een ondergrondse kast.
4. ***Anders aansluiten:*** Het is mogelijk om meerdere objecten op 1 aansluiting te plaatsen. Onder deze categorie vallen 2 varianten waarbij de bestaande netaansluiting gebruikt wordt voor het realiseren van een laadpunt; gecombineerde (bestaande) netaansluiting en de Verlengde Private Aansluiting (VPA).
5. ***Efficiënt laden:*** Naast allerlei innovaties om laadpalen uit het zicht te halen of op minder locaties te plaatsen kan er ook voor worden gekozen om het aantal laadpalen te beperken door het gebruik ervan zo efficiënt mogelijk te maken.

3.2.3 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 waar Nederland aan werkt, 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[4]). Nederland heeft deze vastgelegd in het Bouwbesluit. 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.

3.3 Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid

Deze laadvisie raakt verschillende beleidskaders. Lokaal, maar ook regionaal.
In de Achterhoek hebben ondernemers, maatschappelijk organisaties en overheid er namelijk voor gekozen om op een aantal thema's intensief samen te werken. Deze samenwerking heeft geresulteerd in een aantal concrete (beleids)producten die relevant zijn voor de ontwikkeling van deze laadvisie. Een omschrijving van de regionale context volgt in deze paragraaf. Binnen deze context hebben wij in Winterswijk onze eigen beleidskaders. Hier wordt vervolgens in meer detail bij stil gestaan.

3.3.1 Achterhoek

Als gevolg van de klimaatverandering is in 2013 door acht Achterhoekse gemeenten het *Akkoord van Groenlo (AvG'13)* getekend. Doelstelling is een energie-neutrale regio in 2030 (exclusief mobiliteit). Dit betekent dat binnen de grenzen van de Achterhoek ingezet wordt op het opwekken van duurzame energie. Zodanig dat de duurzaam opgewekte energie evenveel is als het energieverbruik in de regio.

Klimaatverandering is één van de opgaven waar de Achterhoek mee te maken heeft. Ook een sterke afname van de beroepsbevolking is hier een voorbeeld van. Ontwikkelingen waar de regio niet altijd invloed op heeft, maar die regionale ambities wel sterk kunnen beïnvloeden. In de *Achterhoek Visie 2030* wordt ingespeeld op deze ontwikkelingen en is een product van de '8RHK Ambassadeurs', een samenwerkingsverband tussen Achterhoekse ondernemers, maatschappelijke organisaties en overheid. De visie is gericht op behoud van kernkwaliteiten als woon- en werkomgeving, een bloeiende en innovatieve economie en een cultuur van samenwerken en vertrouwen. Tegelijkertijd wordt ook potentie gezien in het verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving, buitengebied en bereikbaarheid[5].

Om een groei in kwaliteit door te maken zijn 6 streefbeelden geformuleerd: een productieve regio, gekwalificeerde regio, bereikbare regio, schone regio, leefbare regio en gezonde regio. Allen nauw met elkaar verweven, maar voor de leesbaarheid van deze visie beperken wij ons tot het streefbeeld bereikbare regio.
Gesteld wordt dat de bereikbaarheid van bedrijven en voorzieningen in de regio, zeker voor niet-automobilisten, matig tot slecht is. De Achterhoek wil in 2030 energieneutraal, betaalbaar en betrouwbaar vervoer voor iedereen die zich vanuit, naar en door de Achterhoek wil verplaatsen. Om deze doelstelling te realiseren wordt de komende jaren gefocust op een drietal thema's:

1. ***Betrouwbaar en robuust*:** goed doorstromend hoofdwegennet, versnellen van OV-verbindingen en regionale fietsverbindingen.

[4] *Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer – EPBD III*
[5] *Achterhoek Visie 2030, Ruimte voor innovatie, groeien in kwaliteit.*

2. ***Duurzaam:*** duurzame vervoerswijzen die bijdragen aan klimaatadaptatie. Investeren in energieneutraal mobiliteitsgedrag (fiets als alternatief vervoermiddel), stimuleren en faciliteren emissieloos vervoer (realiseren voldoende laadstations voor duurzame energie).
3. ***Slim:*** betaalbare en slimme vervoersvoorzieningen. De Achterhoek wil vooroplopen in slimme en sociale mobiliteit en de eerste rurale 'Mobility as a Service (MaaS)' pilotregio worden. Dit concept zal als een marktplaats voor mobiliteit fungeren. Via de smartphone kunnen reizigers zelf de optimale vervoersoplossing kiezen, plannen en betalen. Ook richt de regio zich de komende jaren op slimme oplossingen die het goederenvervoer efficiënter en duurzamer maken.

In het *Uitvoeringsplan Mobiliteit Regio Achterhoek* zijn bovengenoemde thema's nader uitgewerkt en vertaald naar concrete acties.

- ***Regionale laadvisie:*** De Achterhoekse gemeenten werken intensief samen en streven ernaar om de visie op laadinfrastructuur zo veel mogelijk te uniformeren en op elkaar af te stemmen. In de afgelopen maanden is gewerkt aan een regionale Achterhoekse visie op laadinfrastructuur. De regionale visie geeft richting aan de gemeentelijke visie, maar gaat niet over lokaal plaatsingsbeleid.
  Het schetst enkele uitgangspunten en criteria ten aanzien van laadinfrastructuur en legt daarmee de basis voor de gemeentelijke laadvisie. Toegankelijkheid, gebruiksgemak en betaalbaarheid zijn enkele voorbeelden van uitgangspunten. Ook komen in de regionale visie gemeentegrensoverschrijdende onderwerpen aan bod als het ontwikkelen van deelauto initiatieven en snellaadinfrastructuur.

3.3.2 Winterswijk

Conform het *Akkoord van Groenlo* heeft de gemeente Winterswijk het streven om in 2030 energieneutraal (exclusief mobiliteit) te zijn. De weg er naar toe staat beschreven in de *Energievisie* van Winterswijk, die in juni 2017 door de gemeenteraad is vastgesteld. De bijbehorende *Energiemix* omschrijft welke maatregelen de komende jaren genomen worden om de doelstelling te halen.

De energievisie en de energiemix bevestigen niet alleen de ambities en doelstellingen van de Achterhoek, maar ook van de gemeente Winterswijk. Winterswijk wil in 2030 energieneutraal zijn en streeft in 2050 een volledig duurzame samenleving na; een samenleving die klimaatneutraal en circulair is. Duurzaamheid is dan ook 1 van de 3 hoofdthema's in het *Coalitieakkoord 2019-2022*. Er wordt onder meer ingezet op duurzame landbouw, klimaatadaptatie en het versterken van biodiversiteit. Ook het verduurzamen van mobiliteit komt in het coalitieakkoord aan bod. In het bijzonder aandacht voor groene mobiliteit en uitbreiding van het laadnetwerk in de openbare ruimte.

Bij het formuleren van onze strategie houden wij eveneens oog voor afspraken en ambities uit de volgende beleidskaders:

- ***Uitvoeringsagenda duurzaamheid 2019-2022 (Duurzaam Winterswijk, De toekomst maken we samen!):*** In de uitvoeringsagenda zijn de ambities uit het coalitieakkoord, als ook toezeggingen en moties, vertaald naar concrete activiteiten; wat willen wij bereiken en wanneer? De aanpak zet in op eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven, maar de gemeente onderkent ook het belang van haar eigen rol: "De gemeente geeft het goede voorbeeld en stimuleert en ondersteunt waar nodig" en "Indien nodig neemt de

gemeente de regie en ondersteunt bij de uitvoering". De gemeente Winterswijk wil elektrisch vervoer stimuleren en daarvoor passende voorwaarden scheppen.

- ***Centrumvisie Winterswijk (in ontwikkeling):*** Het centrum is van grote waarde voor de leefbaarheid van Winterswijk. Als ontmoetingsplek voor onze inwoners, als aantrekkingskracht voor mensen uit de regio en over de grens. Het centrum is daarmee ook een belangrijke werkgever. Iets dat niet als vanzelfsprekend beschouwd mag worden. De visie is uitgewerkt in 5 thema's, waaronder de markt en bereikbaarheid van het centrum. De noordzijde van de markt is in het zomerseizoen autovrij. Winterswijk wil bezoekers stimuleren gebruik te maken van fiets, openbaar vervoer en/of deelauto, maar blijft in en rondom het centrum voldoende parkeercapaciteit bieden voor lang en kort parkeren. Het centrum onderscheidt zich met gratis parkeervoorzieningen. Ook wordt de komende jaren rekening gehouden met de transitie naar elektrisch vervoer.
- ***Woonvisie Winterswijk 2020-2025:*** In Winterswijk neemt het aantal ouderen toe en het aantal jongeren af. Desalniettemin is het aantal inwoners de afgelopen jaren gestabiliseerd door toename van het aantal instromers. Winterswijk heeft echter de ambitie om het aantal inwoners te laten groeien en wil voorzien in woonwensen van huidige inwoners en woningzoekenden buiten onze gemeente. Jongeren en jonge gezinnen zijn belangrijk voor groei op lange termijn. Bereikbaarheid en mobiliteit bepaalt mede de aantrekkelijkheid van buurten, wijken en buurtschappen.
- ***Parkeren en woongebieden:*** Het *Verkeersstructuurplan 2010* is afgestemd op de *Structuurvisie Kom Winterswijk 2010-2020* en nagenoeg gelijktijdig opgesteld. De structuurvisie legt de basis voor ruimtelijke ontwikkelingen voor de hele kern van Winterswijk voor een periode van 10 tot 15 jaar en is gebiedsgericht. De structuurvisie deelt het woongebied in Winterswijk op in 5 wijken (inclusief centrum), typeert ze en schetst enkele opgaven. In de wijken Winterswijk Noordoost, Zuidoost en delen van het Centrum is de druk op de openbare ruimte groot. De parkeerdruk is de afgelopen decennia behoorlijk toegenomen. Met name in de omgeving van de buurten Oostervoort en Scholtenenk (Noordoost), Pelkwijk en Hakkelerkamp (Zuidoost) en Kreilstraat (Centrum).
- ***Omgevingsvisie Buitengebied Winterswijk:*** De komst van de Omgevingswet en behoefte aan verandering zijn aanleiding geweest tot het schrijven van de omgevingsvisie. Het buitengebied kenmerkt zich door kernkwaliteiten als het cultuurlandschap, economische functies, maar ook sterke sociale samenhang. Deze kernkwaliteiten staan onder druk. Door grote maatschappelijke thema's als klimaatverandering en de energietransitie (en mobiliteitstransitie), maar ook door verschillende vraagstukken op het gebied van leefbaarheid; betaalbare woningen voor starters en senioren, behoud en bereikbaarheid van voorzieningen, et cetera. De visie is een eerste aanzet voor een toekomstbestendig én leefbaar buitengebied.
- ***Erfgoednota Oost-Achterhoek 2021-2024:*** Winterswijk ontleent haar identiteit voor een groot deel aan ons cultureel erfgoed; het bepaald voor een belangrijk deel het karakter en de kwaliteit van onze leefomgeving. De erfgoednota beschrijft een aantal uitgangspunten om ons erfgoed te beschermen. Enkele daarvan zijn het voorkomen van aantasting van de omgeving van een beschermd monument en het behoud van beschermde stads- en dorpsaangezichten. Bij planologische processen is het dan ook belangrijk het erfgoed goed in beeld te hebben, zeker als het gaat om een grote opgave als de energietransitie. Het *Monumenten Inventarisatie Project (MIP)* en het *Monumenten Selectie Project (MSP)* heeft geresulteerd in een lijst van rijks- en gemeentelijke monumenten. Een overzicht is opgenomen in het *Erfgoedregister*.
- ***Beleidsnota Economie 2017:*** Onze gemeente heeft kwalitatief sterke bedrijven die actief zijn in verschillende sectoren. Winterswijk wil economische ontwikkeling stimuleren en een goed ondernemersklimaat kunnen bieden, waarbij de gemeente kan faciliteren in bijvoorbeeld vergunningverlening, infrastructuur en voorzieningen. Diversiteit in

bedrijvigheid is belangrijk en er wordt ingezet op ondersteuning en ontwikkeling van (industriële) bedrijvigheid, een aantrekkelijk centrum waar horeca en detailhandel floreren en op een goede ontwikkeling van agrarisch en toeristisch ondernemerschap in het buitengebied. Een belangrijk speerpunt in de beleidsnota is de intentie om de samenwerking tussen gemeente, bedrijfsleven en andere partijen te intensiveren om adequaat in te spelen op economische, technologische en maatschappelijke ontwikkelingen. In deze dynamische wereld zal zal de transitie naar duurzame vormen van vervoer ook een rol gaan spelen.

- ***Winterswijk Drempelvrij Inclusie-agenda 2.0:*** Sinds 2016 geldt het *VN-verdrag inzake de rechten van mensen met een handicap* in Nederland. Dit om de positie van mensen met een beperking te verbeteren, want meedoen is niet altijd vanzelfsprekend. In Winterswijk hechten wij er waarde aan dat iedereen binnen zijn of haar mogelijkheden meedoet en meetelt in de samenleving. Ervaringsdeskundigen, maatschappelijke organisaties en overheid hebben gezamenlijk gewerkt aan de inclusie-agenda waarbij de focus ligt op een drietal onderwerpen: werk, inkomen en dagbesteding, wonen en toegankelijkheid. Onze gemeente heeft de ambitie om de meest toegankelijke gemeente van de Achterhoek te worden. Dat betekent onder meer dat trottoirs vrij moeten zijn van obstakels als losliggende tegels, overhangend groen en laadkabels.
- ***Handboek Openbare Ruimte:*** Het Handboek Openbare Ruimte is bestemd voor iedereen die zich met inrichting en vormgeving van de openbare ruimte in Winterswijk bezighoudt. Het gaat over de inrichting van de openbare ruimte die in balans moet zijn met aspecten als gebruikskwaliteit, duurzaamheid en beeldkwaliteit. Uitgangspunten bij de inrichting zijn eenvoud, harmonie en ruimte. Eenvoud is het streven naar herkenbaarheid in materialen, situering en kleur. De inrichting moet in harmonie zijn met aangrenzende bebouwing of directe omgeving; het correspondeert met de identiteit van de wijk.
  De openbare ruimte is beperkt en dreigt door multifunctioneel gebruik dicht te slibben door een veelheid aan objecten als bebording en regelkasten. Bij het toepassen van meubilair in het trottoir (lantaarnpalen, bebording of laadpalen) is het van belang dat er een minimale breedte overblijft voor mindervaliden, rollators, et cetera. De ASVV (Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom) en het Handboek Wegontwerp van het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegebouw en de Verkeerstechniek) stelt dat de vrije breedte tenminste 0,9 meter (exclusief trottoirband) moet zijn.

4. Opgave

4.1 Inleiding

Om inzicht te krijgen in het benodigd aantal laadpunten, hebben we gebruik gemaakt van de prognoses (de zogeheten 'outlooks') van kennis- en innovatiecentrum ElaadNL. De prognoses zetten we af tegen de huidige situatie. Zo maken we de opgave voor de komende periode concreet. Het doel is daarbij niet om het aantal voorspelde laadpunten te realiseren, maar om te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit en om de ontwikkeling van elektrisch vervoer niet te beperken.

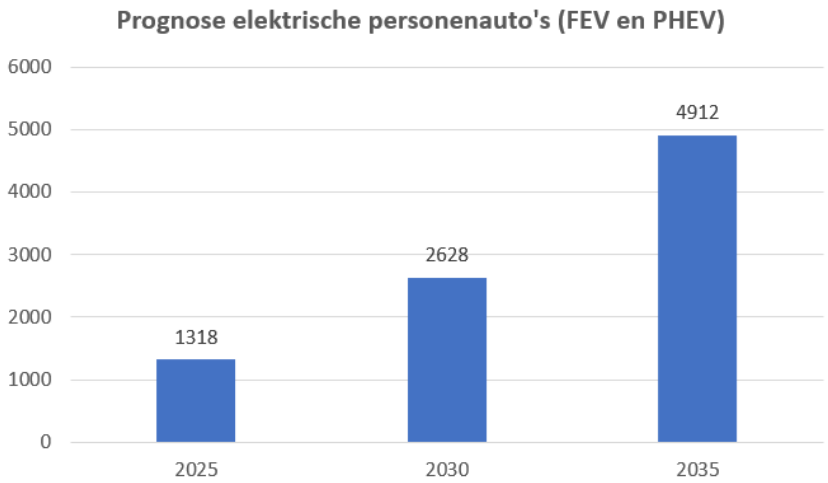
De prognoses geven inzicht in het benodigd aantal publieke (en private) laadpunten en het aantal reguliere en snellaadpunten, voor de jaren 2025, 2030 en 2035. ElaadNL gebruikt voor de prognoses veel openbare databestanden, zoals gegevens over kavels (eigen oprit) en demografische en welvaartsgegevens (waar komen als eerste elektrische auto's).

Prognoses voor semipublieke laadpunten, zoals bij hotels en parkeergarages, zijn niet beschikbaar. Deze zijn opgenomen in de cijfers voor private laadpunten. Omdat er onzekerheden in de prognoses zitten en semipublieke laadpunten niet apart zijn weergegeven, houden we de ontwikkelingen goed in de gaten en stellen als nodig onze doelstellingen bij.

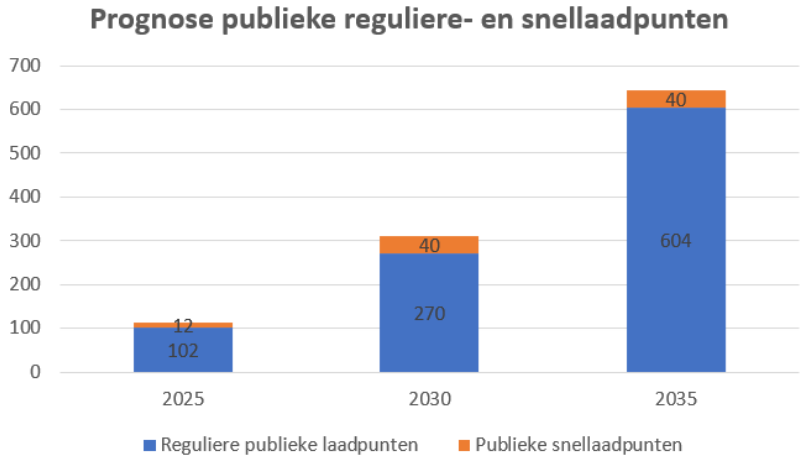
4.2 Prognose benodigde laadpunten

Momenteel zijn er ongeveer 47 publieke laadpunten in de gemeente Winterswijk.
Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien zijn circa 102 publieke laadpunten nodig. Voor 2030 en 2035 zijn de prognoses respectievelijk 270 en 604 publieke laadpunten.

Onderstaand figuur geeft een overzicht van het verwachte aantal geregistreerde elektrische personenauto's in Winterswijk voor de jaren 2025, 2030 en 2035. Zowel volledig elektrisch (FEV) als plug-in hybride (PHEV).



Hieronder een figuurlijke weergave van het verwachte benodigde aantal reguliere en snellaadpunten in Winterswijk voor de jaren 2025, 2030 en 2035.



De gemeente Winterswijk staat richting 2035 voor een grote opgave. Om te voorzien in de benodigde laadbehoefte is een flinke toename van het aantal laadpunten noodzakelijk. In de prognoses is, zoals geschetst in paragraaf 3.2, rekening gehouden met de verwachting dat het laden van een elektrisch voertuig in de toekomst efficiënter zal verlopen.

5. Strategische 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 personenvervoer en doelgroepenvervoer.

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:** Vraag gestuurd en/of meer proactief plaatsen;
5. **Participatie:** Het verkrijgen van draagvlak voor laadvoorzieningen in of nabij woonwijken.

5.1 Type laadinfrastructuur: privaat, semipubliek en publiek laden

Een dekkend netwerk van laadinfrastructuur is van belang als wij de transitie naar elektrisch vervoer willen stimuleren. De elektrische auto wordt pas een interessant alternatief als voldoende laadzekerheid wordt geboden; er is geen angst voor een lege accu en er is geen sprake van lange zoektochten naar een laadpunt.

We kiezen ervoor om de strategische lijn van het Rijk te volgen. Dit houdt in dat wij de ‘ladder van het laden’ hanteren om tot een dekkend netwerk van laadpalen te komen. Bij deze methode heeft privaat laden (op eigen terrein) de voorkeur, vervolgens semi-publiek laden en tot slot publiek laden.

Bij privaat laden wordt de laadbehoefte opgevangen met laadpunten op eigen terrein. Dit beperkt de druk op de openbare ruimte en zorgt voor minder maatschappelijke kosten. Bovendien is bij gebruik van private laadpunten de impact op het elektriciteitsnet minder groot, omdat deze op de aansluiting van woning of gebouw zijn aangesloten. Tenslotte biedt deze vorm van laden het meeste gebruiksgemak voor de gebruiker.

Partijen die op eigen terrein laadinfrastructuur realiseren, kunnen ervoor kiezen om deze ook open te stellen voor derden. Dit wordt semi-publiek laden genoemd en treft men vaak aan bij commerciële parkeergarages, supermarkten en hotelketens. De semi-publieke laadpaal als onderdeel van de opgave is kansrijk. In regionaal verband verkennen wij de mogelijkheden in hoeverre Achterhoekse ondernemers gefaciliteerd kunnen worden in het plaatsen- en openstellen van laadinfrastructuur.

Indien een e-rijder niet de mogelijkheid heeft om op privaat of semi-publiek terrein te laden, is men aangewezen op een publieke laadpunt. De gemeente Winterswijk neemt verantwoordelijkheid én draagt zorg voor een dekkend netwerk van publieke laadpunten. We zorgen voor een goede spreiding van laadpunten en houden oog voor ruimtelijke kwaliteit.

5.2 Soorten laadpunten

In de vorige paragraaf hebben wij aangegeven dat de gemeente een verantwoordelijkheid heeft in de uitrol van reguliere publieke laadpalen. Deze palen kunnen los van elkaar worden geplaatst, maar ook geclusterd. Bij een clustering van 2 laadpalen of meer wordt gesproken van een laadplein.

In Winterswijk hebben wij inmiddels meerdere laadpleinen gerealiseerd; aan de Burgemeester Vlamstraat, Jeugdkerkstraat en de Laan van Hilbelink. Hoewel de afstand tot een laadplein wat groter kan zijn in verhouding tot een losse laadpaal, biedt een clustering van laadpalen meer laadzekerheid, voorkomt het onnodig zoekverkeer, is het makkelijker op te schalen en kan het de ruimtelijke impact elders beperken. Op centrale locaties waar meerdere functies samenkomen zien wij mogelijkheden voor het clusteren van laadpalen. Bijvoorbeeld op drukbezochte recreatieve en toeristische plekken en wellicht op hub-locaties.

Clustering van laadpalen wordt vooral interessant in de volgende fase van uitrol van het laadnetwerk. Op dit moment heeft het onze voorkeur om geografische dekking te bereiken door spreiding van losse laadpalen. Waar mogelijk worden deze palen gerealiseerd op locaties waar uitbreiding mogelijk is. Ook kijken wij naar alternatieve manieren om laadinfrastructuur in te passen. Wij vinden het belangrijk dat iedereen kan laden, zeker in geval nog geen sprake is van een dekkend laadnetwerk. Daarom gaan wij aan de slag met een pilot waarin inwoners situationeel een alternatieve laadoplossing geboden wordt.

Snelladers werden tot voor kort vooral gezien bij tankstations, wegrestaurants of fastfoodketens. Steeds vaker zijn snelladers terug te zien in binnenstedelijk gebied, bijvoorbeeld bij taxistandplaatsen. Het aantal snellaadpalen groeit, maar staat nog niet in verhouding tot de reguliere laadpaal. Onder meer het elektriciteitsnet is een sterk beperkende factor in de groei van snelladers. Ook in Winterswijk. Voor nu kiezen wij ervoor om deze vorm van laden in regionaal verband op te pakken. Achterhoekse gemeenten denken na over potentiële locaties en hoe deze ten opzichte van elkaar gesitueerd zijn. Om te voorkomen dat snellaadpalen in de toekomst ‘rug aan rug’ op gemeentegrenzen worden geplaatst.

Het is goed mogelijk dat snellaadpalen op termijn de reguliere laadpalen voorbij zullen streven als het gaat om het bieden van een passende laadoplossing. Een snellaadstation bedient nu al zo’n 280 auto’s per dag. Daarnaast zal de capaciteit van de accu’s de komende jaren groter worden en zullen steeds meer elektrische voertuigen ontvankelijker worden voor gelijkstroom die uit de snelladers geleverd wordt. De ontwikkeling van snellaadpalen wordt nauwlettend gevolgd. Op lange termijn zien wij kansen voor snellaadstations. Wellicht als ‘vervanging’ van de reguliere publieke laadpaal.

5.3 Uitvoeringsmodel

Welk uitvoeringsmodel het meest geschikt is voor onze gemeente is afhankelijk van een aantal zaken, bijvoorbeeld: ambtelijke capaciteit, beschikbaarheid van financiële middelen en gemeentelijke ambities. Daarom is het van belang om een goede afweging te maken tussen de verschillende uitvoeringsmodellen. Er zijn een aantal uitvoeringsmodellen mogelijk in de samenwerking met een CPO, namelijk:

- ***Concessiemodel (regionaal):*** Er wordt momenteel gewerkt aan een regionale concessie waarbij 1 aanbieder het exclusieve plaatsingsrecht krijgen voor het plaatsen van reguliere publieke laadpalen in de provincies Gelderland en Overijssel. De aanbieder ontvangt de inkomsten van het gebruik van de laadpalen en draagt tevens het risico. De gemeente kan aanhaken bij de regionale concessie.
- ***Concessiemodel (niet-regionaal):*** Hierbij krijgen 1 of meerdere aanbieders het exclusieve plaatsingsrecht voor publieke laadpunten. De gemeente kan hierbij eigen voorwaarden stellen aan de concessieovereenkomst. De aanbieder ontvangt de inkomsten van het gebruik van de laadpalen en draagt tevens het risico.
- ***Vergunningen/openmarktmodel:*** Meerdere aanbieders kunnen aanvragen doen voor het plaatsen en exploiteren van laadpalen, maar er is geen sprake van een exclusief

plaatsingsrecht. Dit model geeft marktpartijen de mogelijkheid om ook op kleinere schaal uit te rollen. De gemeente stelt hierbij eigen voorwaarden. De aanbieder ontvangt de inkomsten van het gebruik van de laadpalen en draagt tevens het risico.
- *Opdrachtenmodel* - De gemeente neemt zelf de exploitatie op zich en koopt eenmalig/periodiek via een opdracht de levering, plaatsing en het beheer in. De gemeente stelt hierbij eigen voorwaarden en draagt tevens de investeringskosten, maar ontvangt ook de baten.

We kiezen ervoor om aan te haken bij de regionale concessie van de provincies Gelderland en Overijssel. De nieuwe concessie kent een plaatsingstermijn van 3 jaar. Dit betekent dat de nieuwe concessiehouder gedurende deze periode het exclusieve recht krijgt om reguliere laadpalen in de openbare ruimte te plaatsen. De plaatsingstermijn kan 2 keer met 1 jaar worden verlengd. De exploitatietermijn bedraagt 10 jaar. Streven is om de concessie in oktober dit jaar aan te besteden. Definitieve gunning moet in maart 2022 plaatsvinden.

Belangrijke overwegingen bij deze keuze zijn:
- *Aanbod past bij onze ambitie om elektrisch vervoer te stimuleren*: In de nieuwe concessie blijft het mogelijk om volgens het 'paal-volgt-auto' principe te werken. Dit is van belang voor inwoners die niet de mogelijkheid hebben om op eigen terrein te laden. Daarnaast kunnen wij in de nieuwe concessie proactief, vooruitlopend op de vraag, publieke laadpalen plaatsen. Prognoses van ElaadNL zijn hierbij leidend.
- *Kan een bijdrage leveren aan onze regionale en gemeentelijke ambitie om in 2030 energie-neutraal te zijn* - De concessiehouder levert Nederlandse groen stroom op de laadpalen. Als gemeente of regio behouden wij echter de mogelijkheid om een 'eigen' energieleverancier te selecteren. Dit biedt kansen voor partijen als de Achterhoekse Groene Energie Maatschappij (AGEM).
- *Door deelname kan gebruikers een aantrekkelijk laadtarief worden geboden*: Het merendeel van de 77 inliggende Gelderse en Overijsselse gemeenten heeft de intentie uitgesproken deel te nemen aan de regionale concessie. Verwacht wordt dat schaalvoordeel een gunstige uitwerking gaat hebben op het laadtarief. Daarnaast wordt bij aanbesteding een maximum laadtarief meegenomen die de CPO kan doorrekenen aan e-rijders.
- *Financiële risico's zijn kleiner:* De 'paal-volgt-auto' laadpaal en de proactieve laadpaal worden door de concessiehouder op eigen rekening en risico geplaatst.
- *Minimale belasting ambtelijke capaciteit:* De concessiehouder is vanaf de startdatum van het contract voor de periode van 10 jaar verantwoordelijk voor het beheer, onderhoud en exploitatie van de laadpalen (exploitatietermijn). De provincie Overijssel verzorgt de aanbesteding en het contractmanagement en het ontzorgt daarmee de gemeente.

Mogelijk nadeel van deelname aan een concessie is dat de markt zich snel ontwikkelt, waardoor concessievoorwaarden ongunstig kunnen uitvallen. Bijvoorbeeld als het gaat om slimme, innovatieve, technieken. De exclusiviteitstermijn bedraagt 3 jaar, met mogelijke verlenging van 2 keer 1 jaar. Wij achten die termijn als te overzien. Laadinfrastructuur uit de nieuwe concessie is softwarematig geschikt voor slimme laadoplossingen. Daarnaast staat het gemeenten vrij om in de vorm van pilotprojecten andere of innovatieve laadconcepten te realiseren. Uiteraard in afstemming met de concessiehouder.

5.4 Plaatsingsstrategie: mate van proactieve uitrol

Wij willen elektrisch rijden tot een succes maken en een dekkend netwerk van laadinfrastructuur is hierin bepalend. Dit doen wij door een vraag gestuurde én proactieve aanpak.

Momenteel werkt de gemeente Winterswijk bij plaatsing van publieke laadpunten vraag gestuurd. Dit betekent dat aan de basis van deze laadpunten een verzoek van een inwoner ligt die niet de mogelijkheid heeft om op eigen terrein te laden. De gemeente Winterswijk heeft hierin een faciliterende rol; het afstemmen van de potentiële locatie met de CPO en het voorbereiden, publiceren en nemen van een verkeersbesluit. Deze strategie heeft sinds 2019 al geresulteerd in 10 publieke laadpunten. Vraag gestuurd plaatsen willen wij de komende jaren voortzetten. Er is immers nog geen dekkend laadnetwerk. Op deze manier kan de e-rijder een laadvoorziening binnen 'reële' loopafstand van zijn woning aanvragen. In de nieuwe concessie wordt een maximale afstand van 250 meter, van woning tot laadpunt, als reëel beschouwd.

Er doen zich situaties voor die niet generiek zijn op te lossen; situaties die om meer maatwerk vragen. Wij kiezen er daarom voor om middels een pilot situationeel af te wijken van geijkte paden en gedurende een periode van 3 tot 5 jaar te kiezen voor de Verlengde Private Aansluiting (VPA) als alternatieve laadoplossing. Een VPA is een laadpunt aangesloten op een eigen private installatie (achter de meter), waarbij het laadpunt op privaat terrein is geplaatst. Een veel bekritiseerde laadoplossing, want de laadkabel over de stoep kan tot struikelgevaar leiden. Zeker voor mensen die slecht ter been zijn, een rolstoel of rollator gebruiken of een visuele beperking hebben. Ook wanneer de kabel is afgedekt met een kabelmat of drempel. Het blijft een obstakel, zo luidt het advies van de *Werkgroep Toegankelijkheid* (onderdeel van Winterswijk Drempelvrij). Dit staat dan ook haaks op de ambitie om de meest toegankelijke gemeente van de Achterhoek te worden. Tegelijkertijd zien wij ook ook dat de VPA een kans van slagen heeft op het moment dat de kabel verzonken in het trottoir komt te liggen; door middel van een kabelgoottegel. Door toepassing van deze tegel wordt de kabel als obstakel weggenomen. Een oplossing waar zowel de Werkgroep Toegankelijkheid als ook Koninklijke Visio (expertisecentrum voor slechtziende en blinde mensen) positief op reageren. Daarnaast proberen wij door middel van deze pilot te voorkomen dat inwoners tuinen bestraten om de elektrische auto op eigen terrein te kunnen laden. De pilot en bijbehorende voorwaarden zulllen, onder voorbehoud van mogelijke beleidswijzigingen op Rijksniveau, nog vorm gaan krijgen.

Naast de vraag gestuurde aanpak en het draaien van een pilot met de VPA, zetten wij ook in op het proactief plaatsen van publieke laadpunten. Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de opkomst van de tweedehandsmarkt wordt geconstateerd dat alleen vraag gestuurd plaatsen onvoldoende kan bijdragen aan de totale opgave en onze ambities. Doorlooptijden, van aanvraag tot realisatie, zijn bij de vraag gestuurde aanpak over het algemeen redelijk lang; circa 6 maanden. Mocht deze aanpak leiden tot een tekort aan laadinfrastructuur, dan kan dit als drempel worden ervaren bij de overstap naar een elektrisch voertuig. Dit kan voorkomen worden door vooruitlopend op de vraag publieke laadpunten te plaatsen; de proactieve aanpak.

Bij de proactieve aanpak speelt de plankaart een belangrijke rol. De plankaart is een ondersteunend product die, naar verwachting in het eerste kwartaal van 2022, vanuit de NAL-regio Oost (provincies Gelderland en Overijssel) aan gemeenten beschikbaar wordt gesteld. De plankaart geeft, op basis van prognoses van ElaadNL, inzicht in de behoefte aan laadinfrastructuur. De kaart bevat (potentiële) locaties voor laadpalen. De selectie van deze locaties komen tot stand in afstemming tussen de gemeente en de opsteller van de plankaart. Ook inwoners en andere belanghebbenden worden betrokken. Hierover meer in de volgende paragraaf. De netbeheerder wordt uiteindelijk gevraagd om de plankaart jaarlijks te valideren op beschikbare netcapaciteit. In tegenstelling tot de vraag gestuurde aanpak, biedt de proactieve aanpak meer regie op de spreiding van laadpalen en daarmee op de openbare ruimte.

Locatie- en plaatsingscriteria worden in de plaatsingsleidraad opgenomen.

5.5 Participatie

In het participatieproces kan de gemeente Winterswijk vijf verschillende rollen vervullen. Van passieve, naar meer actieve vormen van participatie.

- ***Informeren:*** Dit betekent dat we inwoners met goede informatie op de hoogte houden van verkeersbesluiten die zijn gepubliceerd.
- ***Raadplegen:*** Dit betekent dat we luisteren naar de inbreng van inwoners over de voorgenomen locaties voor laadpunten en dit meenemen in de verdere uitwerking.
- ***Adviseren:*** Dit betekent dat we inwoners vragen om te reageren op de voorgenomen locaties voor laadpunten en om suggesties aan te dragen. We houden de mogelijkheid om beargumenteerd af te wijken van de voorstellen.
- ***Coproduceren:*** Dit betekent dat we samen met inwoners een wijkplan opstellen waarbij we gezamenlijk zoeken naar de beste laadoplossingen en geschikte locaties.
- ***(Mee)beslissen:*** Dit betekent dat we een kader opstellen aan de hand waarvan inwoners van een wijkplan opstellen met laadoplossingen en geschikte locaties. Dit plan is leidend voor de verdere uitvoering.

Wij vinden het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Het plaatsen van een laadpaal mag niet als verassing komen. Bij vraag gestuurde plaatsing betekent dit dat wij direct omwonenden tijdig per brief over de voorgenomen locatie gaan informeren. Het ontwerp verkeersbesluit zal ook via de Staatscourant en het Achterhoek Nieuws gepubliceerd worden.

Daarnaast vindt er participatie plaats voordat er een nieuwe plankaart wordt vastgesteld. Inwoners kunnen in dit proces meedenken en krijgen hierin een raadplegende rol. Dit betekent dat we luisteren naar de inbreng van inwoners over de voorgenomen locaties voor laadpunten en dit meenemen in de verdere uitwerking. Dit doen wij door de plankaart als online inspraakplatform te laten fungeren. Per locatie kunnen inwoners een reactie indienen.

Tenslotte; een heldere communicatie over het waarom en waar is hierin een vereiste. Het moet voor belanghebbenden duidelijk zijn welke procedures worden gevolgd en welke rechten zij hebben. De gemeentelijke website kan hierin voor een groot deel aan informatie voorzien. De huidige informatievoorziening is hierin onvoldoende.

6. Gebruikersgroepen

De gemeente Winterswijk 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 en doelgroepenvervoer in welke laadoplossingen we gaan voorzien. In bijlage II geven we een overzicht van de relevante gebruikersgroepen. Voor de gebruikersgroepen die we nu niet meenemen in onze visie geldt dat we de ontwikkelingen volgen en indien nodig onze visie en ons beleid aanpassen.

6.1 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.
- ***Bezoekers recreatief:*** Hieronder valt bezoek aan vrienden en familie maar ook bezoek aan toeristische locaties en het centrum van Winterswijk. 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. De laadbehoefte van bezoekers aan toeristische locaties en het centrumgebied wordt voornamelijk ingevuld door het realiseren van publieke laadpunten op parkeerterrein en waar mogelijk door semi-publieke laadpunten.
- ***Bezoekers werk:*** De laadbehoefte van werk gerelateerd bezoek wordt waar mogelijk ingevuld met private en semipublieke laadpunten. Voor bedrijven is dit in de meeste gevallen ook de meest kosteneffectieve optie, omdat zij elektriciteit relatief goedkoop kunnen inkopen.
- ***Deelauto's:*** De gemeente Winterswijk wil initiatieven omtrent deelvervoer, waaronder elektrische deelauto's, faciliteren. De 8RHK ambassadeurs willen het *Mobiliteitsplatform GAON* de komende jaren verder op tuigen en willen in lijn met onze ambities de deelauto in Winterswijk introduceren. Mogelijkheden daartoe worden momenteel bekeken. Waarschijnlijk biedt de nieuwe concessie ook de optie om een publiek laadpunt te reserveren voor een deelauto. Als beide laadpunten van een publieke laadpaal worden gereserveerd voor deelauto's dan valt de laadpaal buiten de concessie.

6.2 Doelgroepenvervoer

De doelstellingen voor ZOOV Beheer op het gebied van duurzaamheid zijn neergelegd in de *Duurzaamheidsstrategie ZOOV*, die is opgeleverd in juli 2020 en vastgesteld door het college van B&W op 13 oktober 2020. Daarin is de ambitie gesteld om per 2025 het totale doelgroepenvervoer uit te voeren met zero-emissie voertuigen.

In de concessie voor ZOOV op Maat, ingangsdatum 1 juli 2021, is opgenomen dat de vervoerders hiervoor op 5 basispunten in de Achterhoek (Aalten, Doetinchem, Groenlo, Vorden en Winterswijk) laadpalen zullen realiseren. Voor Winterswijk gaat het om een locatie aan het Europark (naast de brandweerkazerne). Het voornemen is om op deze locatie 3 laadpalen te realiseren. Dit kunnen reguliere laadpalen zijn, maar op strategische locaties kunnen dit ook snellaadpalen zijn. De contracttermijn van het ZOOV-routevervoer loopt tot 31 augustus 2023.

7. Uitvoering en organisatie

7.1 Gemeentelijke organisatie

Wethouder Frings is bestuurlijk opdrachtgever voor de realisatie van openbare laadinfrastructuur. Voor de uitrol is de afdeling Civiel & Verkeer verantwoordelijk.
De opschaling van laadinfrastructuur vraagt om grotere uitvoeringskracht en verdere professionalisering van het werkproces. 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 Duurzaamheid, Ruimtelijke Ontwikkeling, Openbare Ruimte, Communicatie, Juridisch Control, Handhaving.

7.2 Samenwerking en afstemming

Om de doelen uit onze laadvisie te behalen, werken we samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio Oost. Dit is een samenwerkingsverband tussen provincies Gelderland en Overijssel en de inliggende netbeheerders. De samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten bij de uitrol van laadinfrastructuur, onder andere door het delen van kennis en het organiseren van aanbestedingen voor laadpunten in de publieke ruimte[6]. Daarnaast zijn inwoners, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar we mee samenwerken en afstemmen.

Ook werken we samen met de gemeenten Aalten, Oost Gelre, Berkelland, Bronckhorst, Oude IJsselstreek en Doetinchem. Op regelmatige basis vindt overleg plaats in het *Accounthoudersoverleg Mobiliteit & Bereikbaarheid* en de *Projectgroep Duurzame Mobiliteit*. Tevens zijn in de afgelopen maanden de eerste contacten gelegd met Ondernemerskring Winterswijk (OWIN), Ondernemersvereniging Buitengebied Winterswijk (OBW), ABH-city, Koninklijke Horeca Nederland (KHN) - afdeling Winterswijk, 100% Winterswijk en Vereniging Verblijfsrecreatie Winterswijk. Het eerste contact had een informatief karakter; een kennismaking met het onderwerp laadinfrastructuur en bijbehorende opgave, maar ook met voldoende ruimte voor inbreng. Wij willen in gesprek blijven met onze ondernemers en proberen dit in een meer structurele vorm te gieten. De ontwikkelingen gaan snel, het is in het belang van eenieder om elkaar hierover tijdig te informeren en zo nodig te anticiperen.

7.3 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 de NAL-samenwerkingsregio Oost de monitoring verder invulling te geven. Op deze manier kunnen we de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk volgen en waar nodig/wenselijk bijsturen. Vanuit de nieuwe concessie wordt een monitoringssysteem beschikbaar gesteld.

7.4 Financiële kaders

Op basis van de nieuwe concessie is de verwachting dat vraag gestuurde plaatsing van reguliere laadinfrastructuur kan worden uitgevoerd zonder financiële bijdrage van de gemeente. Dit geldt ook voor het proactief plaatsen van reguliere laadinfrastructuur. Op basis van de gestelde

[6] *Zie voor meer informatie de Gelders-Overijsselse Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (GO-RAL)*

prognoses kan de gemeente Winterswijk jaarlijks 4 publieke laadpalen kosteloos vanuit de concessie plaatsen.

Mocht blijken dat nog niet voldaan wordt aan de behoefte van de gemeente, dan kan de gemeente iedere willekeurige locatie aanwijzen voor de plaatsing van een publieke laadpaal (ook wel strategische palen). De concessiehouder is verplicht deze laadpaal te realiseren. De gemeente betaalt de concessiehouder een eenmalige vergoeding van €1.500,- (hoogte nog ter discussie) per laadpaal, ongeacht het werkelijke verbruik.

Tevens dient de nieuwe concessiehouder voor eigen rekening zorg te dragen voor plaatsing van een flessenhalspaal met bebording, conform de hiervoor geldende voorschriften, tenzij gemeenten nadrukkelijk aangeven zelf zorg te dragen voor de bebording. Ook bij uitbreiding naar het tweede parkeervak dient de concessiehouder zorg te dragen voor bebording.
Wel verwacht de concessiehouder dat de gemeente geen precario en/of leges heft voor het doorlopen van de procedures en/of de procedure verkeersbesluit.

Voor reguliere laadpalen die we op aanvraag plaatsen, gaan we uit van een ambtelijke capaciteitsbijdrage van 8 uur per laadpaal. Dit is bestemd voor onder meer het nemen van het verkeersbesluit en het proces van afstemming en plaatsing. Daarnaast vraagt het opstellen en valideren van de plankaart inzet van de gemeente. Afhankelijk van de grootte van de gemeente is de inschatting dat dit elke gemeente 60 tot 100 uur kost.

Met ingang van 2022 is structureel een budget opgenomen van €10.500,- voor strategische laadpalen en/of de uitvoer van de pilot.

8. Plaatsingsleidraad

Bij het plaatsen van laadpalen houden we rekening met een goede spreiding van laadpalen over de gemeente. Om geschikte locaties voor openbare laadinfrastructuur aan te wijzen is het belangrijk om een zorgvuldige afweging te maken. Deze afweging wordt gemaakt op basis van een aantal voorwaarden die in dit hoofdstuk, de plaatsingsleidraad, zijn opgenomen.

De ene locatie is meer geschikt dan de andere locatie. Het is daarom wenselijk om een bepaalde prioritering aan te brengen in gestelde voorwaarden. Om die reden bestaat de plaatsingsleidraad uit eisen en wensen. Dit betekent dat alle locaties minimaal aan de eisen moeten voldoen. Als een beoogde locatie niet aan alle eisen voldoet, zal geen laadpaal worden geplaatst. Daarnaast wordt zo veel als mogelijk aan geformuleerde wensen voldaan. Een beoogde locatie hoeft dus niet aan alle wensen te voldoen voor er een laadpaal kan worden geplaatst.

Naast het realiseren van publieke laadpunten wil de gemeente Winterswijk in de vorm van een pilot inzetten op de VPA door gebruik van een kabelgoottegel. Daarmee geven wij invulling aan onze ambitie om elektrisch rijden te stimuleren. Voor de VPA in combinatie met de kabelgoottegel zullen seperate voorwaarden worden opgesteld.

8.1 Eisen en wensen

Bij het (op aanvraag) aanwijzen van een geschikte locatie en het opstellen van de plankaart volgen wij onderstaande eisen en wensen:

Eisen aan plaatsing en inrichting laadpalen

Kenmerken aanvrager	De aanvrager moet voldoen aan een aantal eisen om in aanmerking te komen voor een laadpaal: - Beschikt over elektrische auto; - Woont in de gemeente Winterswijk; - Geen mogelijkheid tot plaatsen laadpaal op eigen terrein; - Geen of onvoldoende laadpalen binnen 250 meter loopafstand.
Maximale loopafstand	250 meter.
Toegankelijkheid	Locatie ligt op grond in eigendom van de gemeente Winterswijk en is 24 uur per dag, 7 dagen per week toegankelijk.
Verkeersveiligheid	Laadpalen worden zodanig geplaatst dat de verkeersveiligheid gewaarborgd is. Laadpalen mogen niet het zicht van verkeersdeelnemers ontnemen. Bij kruispunten moeten laadpalen op voldoende afstand van de hoeken geplaatst worden, zodat goed zicht op het overige verkeer gewaarborgd is.
Parkeervak	Laadpalen kunnen alleen worden gerealiseerd wanneer er parkeervakken zijn. Parkeergelegenheid langs de weg (zonder vakaanduiding) is hiervoor dus niet geschikt.
Blauwe zone	Laadpalen worden niet geplaatst op kortparkeerplaatsen; de blauwe zone. Wanneer laadpalen zijn gesitueerd in de blauwe zone kan er onder gebruikers onduidelijkheid ontstaan over het geldende parkeerbeleid. Bovendien worden laadpalen in de blauwe zone minder gebruikt door elektrische auto's, omdat de korte toegestane parkeerduur vaak niet geschikt is voor het (volledig) opladen van

	de accu. Doordat laadpalen in de blauwe zone minder gebruikt worden, is het ook voor de aanbieder minder aantrekkelijk om ze hier te plaatsen. De terugverdientijd is dan immers langer.
Nieuwbouw	Ook bij nieuwbouwprojecten moet nieuwe laadinfrastructuur worden geplaatst om aan de stijgende laadbehoefte te voldoen. In CROW-publicatie 381 zijn hier kencijfers voor opgesteld. Het advies luidt om deze kencijfers te volgen bij nieuwbouw en hierbij het maximale kencijfer binnen de bandbreedte aan te houden zodat de transitie naar elektrisch rijden zoveel mogelijk wordt gestimuleerd.
Toegankelijkheid en veiligheid	Er moet altijd een vrije loopruimte overblijven van 1,20 meter. Vernauwing tot 0,9 meter (exclusief trottoirband) over een lengte van 0,5 meter is toegestaan. Laadpalen mogen de vrije loopruimte niet hinderen. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met bijvoorbeeld rolstoelgebruikers. Er mag geen laadkabel over het trottoir van woning naar auto worden gelegd. Ook niet indien de kabel is afgedekt met een kabelmat of drempel.
Doorstroming	Het gebruik van een laadpaal mag de doorstroming van het overige verkeer niet belemmeren. Er moet rekening gehouden worden met het in- en uitstappen van bestuurders en passagiers en het in- en uitpluggen van de laadkabel.
Wettelijke eisen	De plaatsing van de laadpaal moet voldoen aan de volgende richtlijnen en eisen: - CROW-richtlijnen; - Uitvoeringsvoorschriften Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW); - Overige van toepassing zijnde gemeentelijk beleid en wet- en regelgeving.
Bebording	Conform het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 wordt bij een laadpaal met 2 laadpunten, 1 E4 bord met OB20 en OB504 onderbord geplaatst. Daarmee wordt voorkomen dat per parkeervak een bord wordt geplaatst wat tot 'verrommeling' van het straatbeeld kan leiden. Zie ook Bijlage lll.

Wensen voor plaatsing en inrichting laadpalen

Locatie in de straat	Bij voorkeur wordt de paal: - Op de hoek van de straat geplaatst, voor een betere vindbaarheid en zichtbaarheid; - Tussen de eerste twee parkeerplaatsen van een parkeerstrook geplaatst; - Niet voor een raam van een woning geplaatst; - Niet direct langs een gevel geplaatst; - Niet voor de deur van de aanvrager geplaatst. Dit om te voorkomen dat aanvrager en omwonenden het laadpunt als 'eigen' ervaren.
Clusteren of spreiden	In beginsel spreiden voor een dekkend laadnetwerk. Waar mogelijk rekening houden met eventuele uitbreiding op dezelfde locatie waardoor een clustering van laadpalen kan ontstaan.
Type parkeervak	Bij voorkeur worden laadpalen geplaatst op een parkeerterrein.
Parkeerdruk	Straten met een hoge parkeerdruk worden bij voorkeur ontzien. Dit doen wij door in eerste instantie maar 1 parkeerplaats voor

	elektrische voertuigen te reserveren. Zodra het gebruik van de laadpaal toeneemt zal ook de naastgelegen parkeerplaats worden gereserveerd voor het opladen van elektrische voertuigen. Bij het plaatsen van een laadpaal in een wijk met een hoge parkeerdruk is er extra aandacht voor het uitleggen van bepaalde keuzes. Waarom worden er laadpalen gerealiseerd en waarom wordt er gekozen voor bepaalde locaties? Daarnaast is het belangrijk uit te leggen dat een elektrische auto doorgaans de conventionele auto vervangt. In dat geval komt er geen extra auto in de wijk en is de invloed op de parkeerdruk vaak kleiner dan verwacht.
Sociale veiligheid	Laadpalen zijn bij voorkeur gesitueerd op goed verlichte locaties die in het zicht liggen van inwoners.
Erfgoed en beschermd dorpsaangezicht	Plaatsing voor monumenten en in beschermd dorpsaangezicht wordt zoveel mogelijk vermeden. Innovatieve laadoplossingen zoals inpassing in straatmeubilair of ondergrondse laadpunten, maken dit in de toekomst wellicht toch mogelijk.
Openbare ruimte	Plaatsing bij groenvoorzieningen wordt zoveel mogelijk vermeden.
Voor- of zijgevel	Laadpalen worden bij voorkeur niet langs een gevel gepositioneerd. Indien het niet anders mogelijk is, dan heeft de zijgevel de voorkeur boven de voorgevel.
Kwetsbare groepen	Laadpalen moeten ook voor kwetsbare groepen goed te bereiken en te gebruiken zijn. Dit betekent dat er een goede (loop)route richting de laadpalen moet zijn, ook voor minder mobiele voetgangers of rolstoelgebruikers, en dat de laadpaal de doorgang voor deze gebruikers ook niet mag hinderen.
Elektriciteitsnet	Bij voorkeur wordt de laadpaal geplaatst binnen 25 meter van het laagspanningsnet en aan de kant van de weg waar de laagspanningskabel zich bevindt. Dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn.
Uitlijning laadpaal	Ten behoeve van een rustig en overzichtelijk straatbeeld worden laadpalen zoveel mogelijk uitgelijnd met de al aanwezige voorzieningen, zoals bijvoorbeeld lichtmasten. Ook worden ze bij voorkeur niet direct aangrenzend aan groene openbare ruimte geplaatst.

8.2 Verkeersbesluit

Het verkeersbesluit geeft het parkeervak de doelbestemming ‘opladen van elektrische voertuigen’. In dit vak mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto’s die laden. Dat wil zeggen dat de stekker in de laadpaal moet zitten.

Momenteel wordt in Winterswijk per locatie een verkeersbesluit genomen. Na vaststelling van de plankaart streven wij ernaar om verzamelverkeersbesluiten te nemen. Dit betekent dat voor meerdere locaties parkeervakken worden aangeduid als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen. Deze werkwijze verkort de totale doorlooptijd van het plaatsingsproces.

Het nemen van een verkeersbesluit voor een individuele locaties is echter nooit helemaal uit te sluiten. Toekomstige ontwikkelingen als een herstructurering kunnen ervoor zorgen dat een voorgenomen locatie niet meer geschikt blijkt. In dergelijke situaties zal van de plankaart afgeweken kunnen worden om een (maatwerk)oplossing te bieden. Waar mogelijk wordt dit tot een minimum beperkt.

BIJLAGE I Begrippenlijst

Laadpaal
Fysiek object met meestal één of twee laadpunten.

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.

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 voor regulier laden
Laadpunt met een vermogen van hoogstens 22kW.

Laadpunt voor snel laden
Laadpunt met een vermogen hoger dan 22 kW.

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.

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 150kW. Deze laadvermogens zijn gewenst voor zwaardere voertuigen.

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.

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.

Privaat laadpunt
Een laadpunt op eigen terrein.

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

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.

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.

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.

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

In onderstaande tabel staat 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)**
	Personenvervoer particulier (woon-werk en bezoekers)	Personenauto	**Privaat:** thuis- en bedrijfsaansluiting. **Semipubliek:** *[parkeergarages,]* horeca, winkelcentra. **Publiek:** *[publieke parkeergarages en]* openbare ruimte.	**Privaat:** n.v.t. **Semipubliek:** winkelcentra, supermarkten, tankstations, horeca. **Publiek:** snel(bij)laden in *[publieke parkeergarages, hubs en]* openbare ruimte.	Voorlopig niet van toepassing.
	Doelgroepenvervoer	Personenauto	Zie personenauto's.		
		Personenbus	Zie bestelwagens.		
	Taxi's		**Privaat:** thuis- en bedrijfsaansluiting stallingdepot. **Semipubliek:** parkeergarages, horeca, winkelcentra en taxistandplaatsen. **Publiek:** publieke parkeergarages en openbare ruimte.	**Privaat:** snellader bedrijf. **Semipubliek:** parkeergarages, horeca, winkelcentra, standplaatsen, tankstations en op bedrijfsaansluiting stallingdepot. **Publiek:** snel(bij)laden op standplaatsen, strategische hubs, publieke parkeergarages en openbare ruimte.	Voorlopig niet van toepassing.
	Openbaar vervoer	Bus	n.v.t.	**Privaat:** remise concessiehouder en via opportunityladen (eigen laadinfra) bij eindhaltes buslijnen. **Semipubliek:** n.v.t. **Publiek:** n.v.t.	**Privaat:** remise concessiehouder en via opportunityladen (eigen laadinfra) bij eindhaltes buslijnen. **Semipubliek:** n.v.t. **Publiek:** n.v.t.
	Lichte logistieke voertuigen	Bestelwagens	**Privaat:** thuis- en bedrijfsaansluiting stallingdepot. **Semipubliek:** *[parkeergarages,]* horeca en winkelcentra. **Publiek:** *[publieke parkeergarages en]* openbare ruimte.	**Privaat:** snellader bedrijf. **Semipubliek:** horeca, winkelcentra, tankstations, hubs. **Publiek:** *[op strategische hubs, publieke parkeergarages en]* openbare ruimte.	Voorlopig niet van toepassing.
		[optie: Light electric vehicles LEV's, o.a. fiets en bromfiets]	**Privaat:** stopcontact thuis (220 volt). **Semipubliek:** in fietsenstallingen (220 volt). **Publiek:** gemeentelijke stallingsplekken (220 volt).	n.v.t.	n.v.t.

	Zware logistieke voertuigen	Vrachtwagens	**Privaat:** bedrijf/depot. **Semipubliek**: n.v.t. **Publiek:** n.v.t.	**Privaat:** bedrijf/depot. **Semipubliek:** laad- en losplekken, tankstations, hubs. **Publiek:** openbare ruimte.	**Privaat:** bedrijf/depot. **Semipubliek:** laad- en losplekken, tankstations, hubs. **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		

BIJLAGE III Bebording



E4: Parkeergelegenheid



OB20: Alleen voor elektrische voertuigen



OB504: geldt voor 2 parkeervakken