gemeente lingewaard

Netwerk laadpalen voor elektrisch vervoer:

visie en plaatsingsbeleid

F. Kadijk

augustus 2021 | definitief

Naam opsteller	F. Kadijk	Datum vaststelling	November 2021
Team	Ruimtelijk Beleid	Vastgesteld door	gemeenteraad
Datum en versie	augustus 2021, definitief	Eventueel publicatiedatum	-
		Zaaknummer	301098

Inhoudsopgave

Samenvatting 3
VISIE 5
Inleiding 5
Uitgangspunten 5
Samenwerking en ontwikkeling 6
Leeswijzer 6
Welke keuzes maken we? 7
Type laadinfrastructuur 7
Doelgroepen 7
Basis op orde 8
Prognose groei 10
Soorten laadpunten 11
Uitvoeringsmodel 11
Plaatsingsstrategie 12
Communicatie en participatie 12
Hoe werken we dit uit? 14
Gemeentelijke organisatie 14
Samenwerking en afstemming 14
Monitoring 14
Financiën 14
Planning 15
PLAATSINGSBELEID 16
Inleiding 16
Locatiekeuze 16
Service van het oplaadpunt 17
Parkeerbeleid 17
Maatregelen 18
Bijlagen 22
Bijlage Begrippen en ontwikkelingen 22
Bijlage Relevant beleid landelijk, regionaal en lokaal 25
Bijlage Overzicht huidige publieke, semi-openbare en private laadpalen 27
Bijlage Prognoses 28
Bijlage Indicatieve dekkingskaart laadpalen kern Huissen in gemeente Lingewaard 31

Samenvatting

Wat willen we bereiken?

We werken samen aan een duurzaam Lingewaard op de thema's energietransitie, klimaatadaptatie, circulariteit, leefomgeving, wonen en mobiliteit. Deze visie gaat over laadpalen. Het gebruik van elektrische voertuigen blijft toenemen. Als gemeente willen we onze inwoners stimuleren en faciliteren om gebruik te maken van elektrische voertuigen. Bezoekers van onze gemeente profiteren ook van deze publieke voorzieningen. Zo dragen we bij aan een duurzamer Lingewaard.

Wat gaan we daarvoor doen?

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden, is ons eerste vertrekpunt dat elektrische rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Dus op eigen terrein een laadvoorziening realiseren. Rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semi-publieke en publieke laadpunten. We maken een basisnetwerk van laadvoorzieningen in de openbare ruimte van de gemeente voor inwoners en bezoekers.

De basis voor het netwerk is een plankaart met geschikte toekomstige locaties voor de verwachte aantal laadpalen. Deze kaart toetsen we op diverse criteria en stemmen we met belanghebbenden af. Ook inwoners vragen we om mee te denken. Een deel van de geplande locaties stellen we daarna periodiek vast met een verzamelverkeersbesluit.

Inwoners kunnen zo gemakkelijk en zo aantrekkelijk mogelijk zelf een openbare laadvoorziening aanvragen. We verbeteren en versnellen het proces van aanvragen tot plaatsing door duidelijke voorwaarden te stellen en gebruik te maken van de laadpalenkaart. Ook gaan we het "vooruit plaatsen" en "strategisch plaatsen" uitwerken in de contracten met exploitanten. Deze werkwijzen bieden voordelen voor netbeheerder, exploitant, gemeente en de elektrische rijder. We gaan meer communiceren over het plaatsen van laadvoorzieningen en elektrisch rijden.

Wat mag het kosten?

Het aanvragen van zo'n laadpaal is gratis voor de inwoners. We maken afspraken met marktpartijen, die op eigen kosten laadpalen plaatsen. Een enkele strategische laadpaal betalen we, indien nodig, als gemeente zelf.



VISIE

Inleiding

We rijden steeds meer in elektrische auto's. Inmiddels rijden er ruim 120.000 elektrische voertuigen (EV's) in Nederland en de verwachting is dat dit aantal de komende jaren fors toeneemt. Omdat al deze elektrische voertuigen, voornamelijk auto's, ook moeten kunnen opladen, is er een groeiende vraag naar (publieke) oplaadpunten. De verwachting is dat er in 2030 landelijk circa 1,9 miljoen elektrische personenauto's rijden.

Elektrische rijders die niet op eigen terrein kunnen parkeren, zijn voor het laden van hun elektrische auto aangewezen op een laadvoorziening in de openbare ruimte. Ook wel publieke laadpalen genoemd. De groei van het aantal elektrische auto's zorgt voor een toenemende behoefte aan laadinfrastructuur, ook in Lingewaard.

Uitgangspunten

We werken samen aan een duurzaam Lingewaard op de thema's energietransitie, klimaatadaptatie, circulariteit, leefomgeving, wonen en mobiliteit. Een overzicht van relevant beleid staat in bijlage "Relevant beleid landelijk, regionaal en lokaal". Deze visie gaat over laadpalen. Het gebruik van elektrische voertuigen neemt immers toe en er zijn steeds meer laadpalen nodig. De gemeente beheert als eigenaar de openbare ruimte en is direct betrokken bij het realiseren van laadpalen als publieke voorziening. We hebben een rol in het stimuleren en faciliteren van elektrisch rijden in de gemeente. Met deze integrale visie op de laadinfrastructuur hebben we een kader om regie te voeren en samen te werken met onder andere de netbeheerder en leveranciers. We willen het elektrisch rijden graag aantrekkelijker en makkelijker maken voor inwoners en ondernemers. Dit doen we door de beschikbaarheid van oplaadmogelijkheden te vergroten. Deze visie geeft een overzicht van de manier waarop we dit gaan realiseren.

We zetten ons in voor het realiseren van een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur:

- **Toegankelijk:** Iedereen moet kunnen laden: bewoners, bezoekers, toeristen, mindervaliden, etc. Laadoplossingen voor alle typen voertuigen is op lange termijn een doel. Gebruiksgemak en toegankelijkheid zijn belangrijk. Daarom streven we ernaar dat de werkwijze en het gebruik van de laadinfrastructuur vergelijkbaar is met andere gemeenten.
- **Betaalbaar:** We zorgen ervoor dat het opladen van voertuigen betaalbaar blijft voor iedereen.
- **Betrouwbaar:** We willen een netwerk dat bestand is tegen verstoringen en efficiënt gebruik stimuleert. De aanwezigheid van laadpalen in de wijk die goed werken maakt dat mensen eerder overstappen naar elektrisch rijden.
- **Veilig:** Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid wat betreft het voertuig en de laadvoorziening, als digitale veiligheid oftewel cyber security. We volgen hiervoor de landelijke regels.

Deze visie richt zich op de komende tien jaar. We monitoren iedere twee jaar of deze het gewenste resultaat oplevert en nog past bij de ontwikkelingen die snel gaan. Regelmatig actualiseren is nodig om tijdig in te spelen op nieuwe inzichten en op het juiste moment te zorgen voor een passende laadinfrastructuur.

Samenwerking en ontwikkeling

We werken samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio Oost om de doelen uit onze laadvisie te halen. Dit samenwerkingsverband is van 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 laadpalen in de publieke ruimte. Gemeente Lingewaard maakt onderdeel uit van de kopgroep van gemeenten bij het opstellen van een integrale laadvisie. Zo blijven we op de hoogte van ontwikkelingen, innovaties en behoeften.

Ook is er binnen deze samenwerking aandacht voor innovaties en proefprojecten. Zo zijn er andere soorten laadpunten denkbaar, zoals het gebruik van lantaarnpalen (een proef in Arnhem) en inductieladen in de grond. De ontwikkelingen op gebied van laadinfrastructuur, soorten laadpunten, elektrische voertuigen, laadpaalgebruik en wet- en regelgeving staan in de bijlage. Deze ontwikkelingen volgen wij om in de toekomst onze visie en het beleid aan te kunnen passen als dat nodig is.

We informeren en stemmen plannen af met inwoners, wijk- en dorpsraden, de lokale energiecoöperatie, de woningcorporaties, regionale samenwerkingsverbanden, de netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen. Als het nodig is werken we samen.

Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken komen na elkaar welke keuzes we maken voor locaties van oplaadpunten, type oplaadpunten en gebruikersgroepen. Vervolgens kijken we naar de berekeningen van groei van elektrisch vervoer en de behoefte van oplaadpunten. Dit vertalen we in het plaatsingsbeleid. In de bijlagen staan een begrippenlijst, relevant beleid, het overzicht van actuele oplaadpalen en de berekening van groei van de vraag naar oplaadpunten. De laatste bijlage is een beeldvormende plankaart voor één kern die een indicatie geeft van spreiding van laadpalen.

Welke keuzes maken we?

Type laadinfrastructuur

Een laadnetwerk bestaat uit laadpalen in de publieke, semi-publieke en private ruimte. Waar de paal staat, bepaalt mede de toegankelijkheid. Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden, is ons eerste vertrekpunt dat elektrische rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Als gebruikers geen toegang hebben tot laadpalen op privaat terrein moeten ze kunnen uitwijken naar semi-publieke of publieke laadpalen. De gemeente heeft een belangrijke rol in de realisatie van voldoende publieke laadinfrastructuur.

Doelgroepen

Gebruikersgroepen hebben uiteenlopende laadbehoeften met verschillende laadoplossingen. Ook verloopt de overstap naar elektrisch rijden niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenvervoer is de overstap al volop bezig en hebben we redelijk zicht op wat er nodig is. Daarbij hoort ook de opkomst van elektrische deelauto's. In deze laadvisie richten we ons daarom vooral op laadinfrastructuur voor personenvervoer van inwoners en bezoekers. De bezoekers verdelen we in recreatief en bezoekers van bedrijven.

Inwoners. Inwoners laden hun auto voornamelijk op in de eigen woonomgeving. Van bewoners met een eigen parkeerplaats (op eigen terrein) verwachten we dat zij ook daar opladen. Zij kunnen geen openbare laadpaal aanvragen. Inwoners die elektrisch rijden en geen eigen parkeerplaats hebben kunnen gebruik maken van publieke laadpalen. Als er nog geen paal in de omgeving staat dan kunnen ze die aanvragen.

Recreatieve bezoekers. Hieronder valt bezoek aan vrienden en familie, maar ook bezoek aan toeristische locaties en het centrum van onze kernen. De eerste groep maakt voornamelijk gebruik van publieke laadpunten in woonwijken. Deze groep is voor hun oplaadbehoefte voornamelijk afhankelijk van de aanwezigheid en beschikbaarheid van bestaande laadpalen. De verwachting is dat de beschikbaarheid van laadpalen in de toekomst steeds beter zal worden naarmate het aantal laadpalen in de openbare ruimte in de loop van de jaren gaat toenemen.

De laadbehoefte van bezoekers aan toeristische locaties en het centrumgebied wordt waar mogelijk ingevuld door private en semi-publieke laadpunten bij de betreffende (toeristische) locatie. Het initiatief hiervoor ligt bij de private partijen, bedrijven en organisaties. Waar dit niet kan nodigen we marktpartijen uit of onderzoeken we wat we zelf kunnen doen.

Bezoekers bedrijven. Bedrijven zorgen waarschijnlijk zelf voor mogelijkheden op eigen terrein om auto's en ander vervoer elektrisch op te laden. Dit is meestal ook het meest voordelig, omdat bedrijven elektriciteit relatief goedkoop kunnen inkopen. Misschien wekken ze het wel duurzaam op op eigen dak. Ze kunnen hun laadvoorzieningen aanpassen aan hun eigen behoefte. Zo kan men bijvoorbeeld zelf kiezen voor een snellaadpunt als daar behoefte aan is en de beschikbaarheid van de laadpaal voor personeel of bezoekers garanderen.

Deelauto’s
Naast de overstap naar elektrisch vervoer zet onze gemeente in op meer elektrisch deelvervoer, onder andere door het stimuleren van het gebruik van elektrische deelauto’s. Deze staan in de openbare ruimte en daarom maken ze gebruik van openbare laadpunten. Daarbij is het belangrijk dat de oplaadvoorziening altijd vrij is door het wisselen van berijders. Voor deze doelgroep reserveren we een eigen parkeervak. De locatie waar de deelauto’s komen te staan bepalen we in overleg met de organisatie van de deelauto en op basis van het huidige gebruik van de openbare laadpalen. We maken zoveel mogelijk gebruik van een openbare laadpaal die nog niet veel in gebruik is. Zo kunnen we de impact van de deelauto op de parkeerdruk in een wijk beperken.

Fietsen
Onze gemeente stimuleert fietsen en minder gebruik van de auto. Elektrische fietsen en ook elektrische scooters hebben een andere oplaadvoorziening nodig. Vanuit een apart beleidsplan gaan we fietsoplaadpunten realiseren op diverse locaties in Lingewaard. Het opladen van een fiets in de openbare ruimte is gratis. In de afspraken met de exploitant(en) van laadpalen streven we naar het toevoegen van oplaadpunten voor fietsen en scooters.

Overige gebruiksgroepen
Voor andere gebruikers is de behoefte in de toekomst aan laadvoorzieningen nog onvoldoende duidelijk. Denk aan taxi’s, doelgroepenvervoer, OV-bussen, bestelbussen, logistiek en zwaar vrachtvervoer. We kijken samen met andere organisaties naar kenmerken, nieuwe inzichten en ontwikkelingen bij deze groepen. Daarna nemen we ze als het kan mee bij iedere twee jaar dat we onze visie actueel maken. Zo blijven we zorgen dat we op het juiste moment een passende laadinfrastructuur hebben.

Basis op orde
Gemeente Lingewaard maakt elektrisch rijden voor inwoners en bezoekers zo toegankelijk en aantrekkelijk mogelijk. We stimuleren dit door iedereen te informeren over wat mogelijk is en welke voordelen het biedt. We zorgen daarbij voor een basisnetwerk van laadpalen in de openbare ruimte.

Op aanvraag
We zorgen voor een basisnetwerk van openbare laadpalen die op aanvraag van elektrische rijders beschikbaar zijn. De prognose van groei is de basis voor een dekkingskaart (ook wel genoemd plankaart), waarop locaties van huidige en laadpalen in de toekomst staan. Voor het bepalen van deze locaties is het gebruik van de openbare ruimte, de totale parkeerbehoefte, ideeën uit de omgeving en nog meer belangrijk. De kaart is leidend om de verspreiding van laadpunten zo optimaal mogelijk te organiseren. Door deze laadpunten vooraf te laten vaststellen met een verkeersbesluit versnellen we tijd van een aanvraag van een laadpaal tot het plaatsen.

Op de dekkingskaart staan cirkels met een straal (zie bijlage Voorbeeld dekkingskaart). Bij de eerste aanvraag plaatsen we op de vastgesteld locatie binnen de cirkel een paal. Bij een tweede aanvraag en voldoende bezetting van de eerste laadvoorziening plaatsen we een tweede laadpaal. Die is al bepaald. Bij een sterk toenemende vraag in een specifieke kern of deel van een kern maken we een nieuwe laadpalenkaart met een kleinere straal.

Vooruit plaatsen
We werken het “vooruit plaatsen” uit in contracten met exploitanten. De locaties op de plankaart zijn hiervoor leidend.

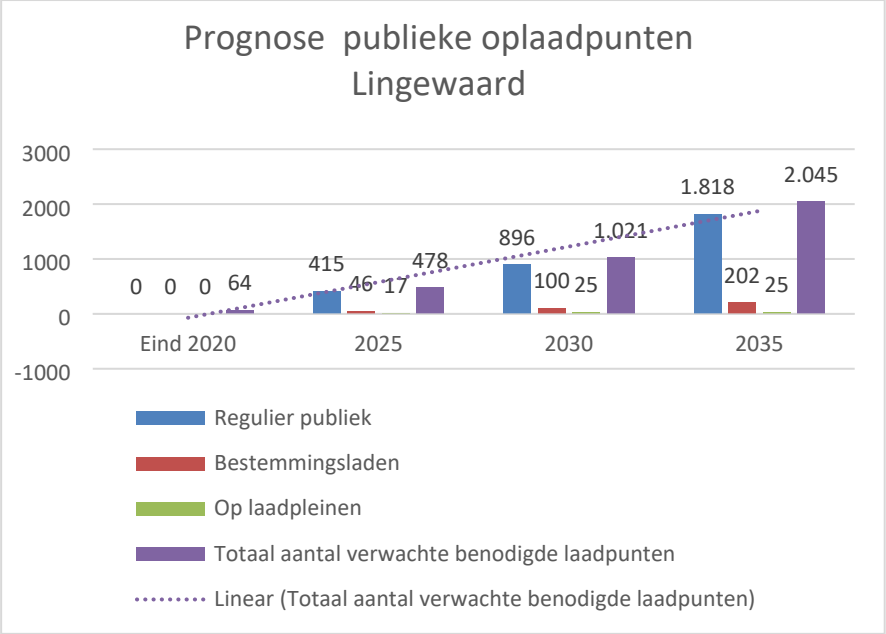
Strategisch waar nodig
Een strategische paal is een publieke paal waarvoor geen aanvraag van een elektrische rijder is en de behoefte nog niet duidelijk is. Toch kan het goed zijn voor beeldvorming of service voor inwoners en bezoekers om deze te plaatsen. Ons uitgangspunt is een minimum van één laadpaal (met twee laadpunten) op een zichtbare locatie in iedere kern van Angeren, Bemmel, Doornenburg, Gendt, Haalderen, Huissen en Ressen. In de kernen waar nog niet zo’n laadpaal is gaan we die plaatsen. In februari 2021 beschikken alleen het centrum van Doornenburg en Ressen nog niet over een laadpaal, die centraal zichtbaar is. In de andere kernen verbetert de dekking van het gebied door natuurlijke groei van de aanvragen. Strategische laadpalen op andere locaties laten we over aan de exploitanten.

Nieuwbouwlocaties
Naast het binnenkomen van aanvragen voor bestaande locaties zal het netwerk zich ook uitbreiden via nieuwbouwlocaties als woningbouw, sportlocaties enz. Hier geldt voor ontwikkelaars minimaal een inspanningsverplichting in de ontwerpfase van nieuwbouw om de meest geschikte locaties te bepalen en de openbare ruimte vooraf geschikt te maken voor laadpalen. Hiermee voorkomen we dat we in een straat in de toekomst weer moeten graven om kabels te leggen voor het plaatsen van een publieke laadpaal. De hoeveelheid te plaatsen laadpalen per bouwplan moet aansluiten op de dichtheid zoals aangegeven op de dekkingskaart. Dit geldt ook bij revitalisering van locaties. Zie in de bijlage de relevante wet & regelgeving, namelijk de Europese richtlijn voor energieprestatie van gebouwen (EPBD III).

Prognose groei

Ook in onze gemeente rijden steeds meer inwoners elektrische auto's. Dit heeft de afgelopen jaren geleid tot een groeiend aantal aanvragen van publieke laadpalen. Er zijn nu in totaal in de openbare ruimte 32 reguliere laadpalen, met meestal 2 laadpunten, dus in totaal circa 64 laadpunten (eind 2020). Op de website www.oplaadpalen.nl is voor elektrische rijders actuele informatie te vinden over de locaties van laadpalen, de verspreiding en de beschikbaarheid (laadpaal in gebruik of vrij). Een voorbeeld van deze kaart staat in de bijlage met daarop publieke laadpalen, semi-publieke en private laadpalen in gemeente Lingewaard.

ElaadNL is het Nederlands kennis- en innovatiecentrum voor elektrisch laden en de elektrische laadinfrastructuur. Uit hun prognoses voor gemeente Lingewaard blijkt de verwachting dat het aantal laadpunten vergeleken met 2020 fors groeit. Zie onderstaande grafiek en de brongegevens in de bijlage.



We staan samen met partijen als leveranciers van laadpalen en netbeheerders voor een grote opgave richting 2025, 2030 en 2035. Om te voorzien in deze laadbehoefte is een forse toename van het aantal laadpunten nodig. Dit betekent ook veel voor het elektriciteitsnet en vraagt om uitbreiding van dit net, de nodige investeringen, inpassen in de ruimte en doorlooptijd om uit te voeren. Denk aan bovengrondse transformatorstations, ondergrondse kabels en trajecten voor vergunning. De netbeheerder kan zich voorbereiden op de aanpak en stimulering door gemeenten. Overigens is het wel de verwachting dat er in de toekomst in verhouding minder laadpunten nodig zijn. Dit heeft te maken met de mogelijke toename van het aantal snelladers, een verbetering van de actieradius en het meer benutten van laadpalen. In de prognoses van Elaad houdt men hier rekening mee.

Soorten laadpunten

Bij laadpunten voor personenvervoer is er in het algemeen onderscheid in reguliere laadpunten en snellaadpunten. Reguliere laadpalen staan vooral in woonwijken, waar de laadduur minder van belang is. Deze hebben nu een vermogen van hoogstens 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt afhankelijk van de grootte van de batterij meerdere uren. Reguliere laadpunten kunnen los of bij elkaar geplaatst worden. Om de laadbehoefte van inwoners en bezoekers op te vangen, is minimaal een netwerk van reguliere laadpunten nodig. We maken met exploitant(en) ook de afspraak om te streven naar het aanbieden van laadpunten voor fietsen en scooters.

Snelladen is van belang voor mensen die onderweg zijn en in kortere tijd willen opladen. Deze snelladers bevinden zich vooral langs Rijkswegen, vaak op grond van tankstations. Ze zijn in de omgeving van Lingewaard aanwezig. Ze zijn aanvullend op reguliere punten, maar vervangen elkaar niet. Dit komt door voldoende bereik van de elektrische voertuigen waardoor je aan een gewone paal kunt laden voor een goedkoper tarief. Ook is niet elke type elektrisch voertuig geschikt om gebruik te maken van een snellader. Er is nog geen noodzaak om snelladen binnen onze gemeente mogelijk te maken. De uitvoering hiervan pakken we regionaal aan.

Uitvoeringsmodel

Het uitvoeringsmodel is de manier waarop we samenwerken met de exploitanten voor het plaatsen van publieke laadpunten. In gemeente Lingewaard werken we nu met een openmarktmodel, waarbij meerdere leveranciers aan kunnen bieden om laadpalen te plaatsen en te exploiteren. We werken al enkele jaren met Allego. ParknCharge heeft de exploitatie van enkele voormalige EVnet laadpalen overgenomen. Aanpassing van de voorwaarden en afspraken en uitbreiding van samenwerking met deze en andere marktpartijen is mogelijk. In duurzame initiatieven bieden we ruimte om laadpalen op eigen terrein in te passen en de haalbaarheid van exploitatie te onderzoeken.

We onderzoeken ook of deelname aan de nieuwe regionale concessie samen met andere gemeenten in provincies Gelderland en Overijssel een goede optie is. Hierbij vraagt men aan marktpartijen om voor de gestelde eisen en wensen een aanbod aan alle deelnemers te doen voor het plaatsen van laadpalen voor een aantal jaren. De geplande selectie van de marktpartij en start van de uitvoering is vanaf het derde kwartaal van 2022. Bij deelname aan de concessie blijven de reeds geplaatste laadpalen onder beheer van de huidige exploitanten.

Afwegingen bij keuze van het uitvoeringsmodel zijn:
- mate van afhankelijkheid van ons als gemeente en bijbehorende risico’s om doelstellingen op het gebied van duurzaamheid te behalen
- bijdrage aan de ontwikkeling van een professionele en toekomstbestendige markt voor laadinfrastructuur, concurrentie tussen partijen draagt hieraan bij
- mate van klantgerichtheid (zowel richting gemeente als elektrische rijders) en ontzorging.

De wijze van uitvoering verschillen daarbij onder andere in schaalgrootte, uniformiteit, invloed op prijs, kostenbesparing, gevraagde inzet van ambtenaren, goede spreiding van laadpalen, het tempo van uitvoering en de mate van flexibiliteit.

Plaatsingsstrategie

Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de prognose voor alleen al 2025 is de verwachting dat we de vraag van elektrische rijders voor laadpalen niet meer kunnen bijhouden. Daarom kiezen we ervoor om de locaties voor laadpalen vooraf vast te leggen met een verzamelverkeersbesluit. Dan is er sneller een akkoord te geven op een verzoek om een laadpaal te plaatsen en is deze eerder beschikbaar voor de rijders. Ook gaan we het vooruit plaatsen van laadpalen, op basis van prognoses en (op een later moment) gebruiksdata, uitwerken in onze contracten met exploitanten.
Voor het strategisch plaatsen van laadpalen geven we ruimte aan marktpartijen of plaatsen we zelf passend bij ons beperkte budget. Dit doen we de komende jaren op enkele plaatsen.

Communicatie en participatie

Met deze aanpak voor de laadinfrastructuur maken we het inwoners en bezoekers makkelijker om te kiezen voor elektrisch rijden. We vinden het belangrijk dat iedereen goed op de hoogte is van deze visie en het plaatsingsbeleid. Het heeft invloed op de eigen omgeving. Daarom communiceren we over beleid en plannen en betrekken we inwoners bij beleid en uitvoering.

Opstellen integrale visie en plaatsingsbeleid

Deze visie met het plaatsingsbeleid is een definitief document. Het concept heeft 6 weken ter inzage gelegen (10 maart tot en met 20 april 2021). Inwoners en belanghebbenden zijn hierover geïnformeerd en de ontvangen reacties hebben we in een inspraaknota verwerkt. De aanpassingen die hieruit volgen zijn in dit document verwerkt. Na vaststelling van het document maken we visie en plaatsingsbeleid bekend via vereiste publicatiekanalen.

Uitvoeringsplan en dekkingskaart

De gemeente stelt, na vaststelling van visie en plaatsingsbeleid, een uitvoeringsplan met een plankaart (dekkingskaart) op. Deze kaart bevat verspreide locaties voor laadpalen. Deze locaties toetsen we op aspecten (in willekeurige volgorde) zoals:

- plek in de openbare ruimte (o.a. plaatsing bij en gebruik van bestaand parkeervak)
- (verkeers-)veiligheid (o.a. laadkabel ligt niet op het trottoir)
- openbaar groen, ligging t.o.v. monumenten of andere bijzondere plekken
- parkeerdruk en behoefte voor elektrisch laden
- kunnen aansluiten op het elektriciteitsnet (voorkeur binnen 25 meter van laagspanningsnet)
- andere plannen in de ruimte, o.a. in dorpsplannen
- toetsen door leveranciers en netbeheerder
- redelijke afstand binnen een gebied (in meters).

Inwoners en anderen uit de omgeving vragen we om te reageren op de plankaart. Zo bepalen we de plekken van publieke laadpunten in en nabij woonwijken. Welke locaties voldoen en welke kunnen we in uw beleving beter wijzigen? Met elkaar komen we zo tot een definitieve kaart, met goede locaties waarvoor begrip is. Dit maakt het mogelijk een goede beschikbaarheid van elektrisch laden te regelen, waar iedereen van kan profiteren.

Verkeersbesluit
In het ontwerp verkeersbesluit wijzen we vooraf specifieke locaties aan voor het realiseren van oplaadpunten voor elektrische voertuigen, gebaseerd op de plankaart. Dit besluit publiceren we in de digitale Staatscourant. Voor dit besluit geldt een wettelijke inzagetermijn van 6 weken met mogelijkheid tot bezwaar. Inwoners en belanghebbenden informeren we via het Gemeentenieuws wanneer het besluit definitief is. Daadwerkelijke plaatsing van laadpalen op deze geplande locaties vindt verspreid in de tijd plaats. Op het moment van plaatsen kondigen we dit aan.

Informatie over laadpalen en duurzame mobiliteit
Op de website van gemeente Lingewaard is informatie te vinden over het beleid en het aanvragen van een laadpaal in de openbare ruimte. Hier is ook een directe link te vinden naar de aanbieders waarmee gemeente Lingewaard een contract heeft. In het gemeentenieuws en op de website publiceren we regelmatig een artikel met mededelingen en ervaringen. We mogen trots zijn op het realiseren van steeds meer laadvoorzieningen.

Hoe werken we dit uit?

Gemeentelijke organisatie

De bestuurlijke opdrachtgever voor de realisatie van oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen is de wethouder Duurzaamheid. De afdeling Openbare Ruimte en Vastgoed is verantwoordelijk voor de uitvoering van de openbare laadinfrastructuur. Door de toename van aanvragen voor laadpalen per jaar is er meer tijd nodig van ambtenaren, materiaalkosten en besteden we extra aandacht aan een efficiënte afhandeling van aanvragen.

Samenwerking en afstemming

Voor het halen van de doelen uit deze laadvisie werken we samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio Oost. Dit is een samenwerkingsverband tussen provincies Gelderland en Overijssel en de netbeheerders in dit gebied. De samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten bij de uitrol van laadinfrastructuur, onder andere door het delen van kennis en het organiseren van aanbestedingen voor laadpalen in de publieke ruimte. Ook is er aandacht voor innovaties en proefprojecten. Zo blijven we op de hoogte van ontwikkelingen, innovaties en behoeften.

We informeren en stemmen plannen af met inwoners, wijk- en dorpsplatforms, de lokale energiecoöperatie, de woningcorporaties, regionale samenwerkingsverbanden, de netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen en exploiteren. Als het nodig is werken we samen.

Monitoring

Monitoring levert waardevolle inzichten op over de verschuiving van brandstofvoertuigen naar elektrisch, het gebruik van de laadinfrastructuur, de hoeveelheid afgenomen elektriciteit en de aantallen voertuigen. We hebben als gemeente inzicht in de gebruiksdata van de laadpunten in de publieke ruimte. Waar nodig maken we afspraken met de laadpaalbeheerder. Deze gebruiksdata benutten we om samen met 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 wenselijk bijsturen.

Financiën

In de huidige markt van leveranciers verwachten we dat deze partijen het plaatsen van reguliere publieke laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen uitvoeren zonder financiële bijdrage van de gemeente. We houden vast aan onze huidige stimulerende en faciliterende rol.

Om deze rol als gemeente uit te voeren zijn er kosten. Een eenmalige parkeerdrukmeting is noodzakelijk als basisinformatie voor het opstellen van de dekkingskaart, met daarop een goede spreiding van laadpalen. Het strategisch plaatsen van palen kan eenmalig als er niet eerder aanvragen van gebruikers zijn. Structureel vraagt de toenemende vraag naar laadpalen inzet van ambtenaren voor het toetsen van iedere aanvraag. En de exploitant plaatst de paal, maar de gemeente zorgt voor het gereedmaken van het parkeervak.

Planning

De realisatie van laadpalen op aanvraag is een continu proces, welke marktpartijen invullen. Het plaatsen van laadpalen op strategische locaties door de gemeente zal plaats vinden in de periode 2022

De vooruitblik van deze visie is telkens 10 jaar. Om ruimte te geven aan ontwikkelingen en onze doelen te halen bespreken en toetsen we het beleid elke 2 jaar. Als het nodig is passen we het aan de situaties, vernieuwingen en vragen van dat moment. Op die manier blijft het beleid actueel en flexibel.



PLAATSINGSBELEID

Inleiding

Het plaatsingsbeleid is een uitwerking van de keuzes die gemeente Lingewaard in bovenstaande laadvisie heeft gemaakt. Het beschrijft de kaders voor de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroep personenvervoer (bewoners en bezoekers) en helpt de gemeente bij de uitvoering hiervan. Het betreft locatiekeuze voor een laadpaal, de service van de leverancier en parkeerbeleid.

Voor personenvervoer is op dit moment al een grote behoefte aan laadpunten en verwachten we een sterke toename. Voor andere gebruikersgroepen volgen we eerst de ontwikkelingen. Op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur gaan ontwikkelingen snel. In deze visie en dit plaatsingsbeleid kijken we 10 jaar vooruit. Iedere twee jaar gaan we na of het nog klopt bij de praktijk.

Locatiekeuze

1. Voor inwoners van de gemeente Lingewaard geldt ‘oplaadpunt volgt gebruiker’. Dat betekent dat de gemeente alleen een oplaadpunt in de openbare ruimte faciliteert als de aanvrager beschikt of gaat beschikken over een elektrisch voertuig.
   De aanvrager van het oplaadpunt moet dit aan tonen door:
   - het overleggen van een kopie van het kentekenbewijs. Hiermee geeft de aanvrager aan dat het voertuig op zijn naam staat;
   - of door het overleggen van een berijdersverklaring. Hiermee geeft de aanvrager aan dat het voertuig aan hem ter beschikking is gesteld (bijvoorbeeld via leasemaatschappij);
   - of door het overleggen van de bestelling van het elektrisch voertuig.

2. Alleen inwoners die geen gelegenheid hebben om op eigen terrein te parkeren kunnen zonder kosten een openbare laadpaal aanvragen. Onder eigen terrein wordt verstaan een parkeerplaats/oprit behorende bij de woning. Een parkeergarage of garagebox al dan niet behorende bij de woning wordt uitgezonderd van deze regel.

3. Bij een verzoek voor een oplaadpaal wordt gekeken naar de opgestelde plankaart (dekkingskaart). Deze bevat verspreide locaties binnen de gemeente. De locaties zijn getoetst op aspecten zoals:
   - inpasbaarheid in de openbare ruimte (o.a. plaatsing bij en gebruik van bestaand parkeervak)
   - (verkeers-)veiligheid (laadkabel ligt niet op het trottoir)
   - openbaar groen
   - aansluitmogelijkheid op het elektriciteitsnet (waar mogelijk binnen 25 meter van laagspanningsnet)
   - toetsing door leveranciers
   - redelijke afstand binnen een gebied (in meters)
   - en advies vanuit de omgeving.

4. Deze locaties worden vastgesteld met een verkeersbesluit. Het verzoek voor een van de bepaalde locaties is geen garantie voor plaatsing. Deze wordt eerst getoetst aan de actuele situatie en afspraken.

5. Indien binnen een straal van 200 meter (of meer afhankelijk van de locatie) van de woning al een oplaadpunt aanwezig is wordt in principe geen extra laadpaal geplaatst. Als blijkt dat de capaciteit van de reeds aanwezige laadpaal echter (vrijwel) volledig benut wordt – op basis van de gebruiksgegevens - kan dit aanleiding zijn voor het bijplaatsen van een extra laadpaal. Indien noodzakelijk zal hiervoor een extra verkeersbesluit worden genomen.

6. Het is niet toegestaan om vanaf eigen terrein een auto op te laden die op een openbaar parkeervak staat. Hiermee voorkomen we ook onveiligheid door kabels over de stoep of weg.

Service van het oplaadpunt

De gemeente is niet verantwoordelijk voor onderhoud en exploitatie van oplaadpunten. Die rol ligt bij de eigenaar van het oplaadpunt. Bij schade en storingen dient de elektrisch rijder dan ook contact op te nemen met de exploitant van het oplaadpunt. De exploitant dient op het oplaadpunt de benodigde informatie te vermelden. Het parkeervak blijft eigendom van de gemeente.

Parkeerbeleid

Op dit moment is er een kanteling van auto’s met verbrandingsmotoren naar het gebruik van elektrische auto’s. Dit betekent dat er bestaande parkeerplekken in gebruik zijn voor het realiseren van laadplekken. Het elektrisch rijden is in opkomst, maar het aanbod van laadpalen begint pas de laatste jaren sterk toe te nemen. We zitten nu in een overgangsfase waarin de elektrische auto nog bevoordeeld moet worden, zodat er een zekere oplaadgarantie is. Het is daarvoor belangrijk dat de parkeerplekken bij de laadpalen zoveel mogelijk beschikbaar zijn.

Als de laadpaal meer gebruikt wordt zal het effect van een laadpaal op de parkeerdruk afnemen. De parkeerplekken bij de laadpaal worden dan efficiënter gebruikt. Ook zal de behoefte aan het vrij houden van de parkeerplaatsen voor het opladen minder groot worden als het aanbod aan laadpalen en laadpleinen in de toekomst toeneemt. Ook technische innovaties spelen een rol.

Maatregelen

Tot het zover is zorgen we als gemeente voor meer balans. Balans tussen de noodzaak en behoefte om op te kunnen laden en de wens om het parkeren voor iedereen efficiënt te organiseren en voldoende parkeerruimte beschikbaar te hebben. Het gebruik van laadpalen en de parkeervakken verbeteren we door onderstaande maatregelen.

Het stimuleren van (elektrische) deelauto's en andere duurzame vormen van mobiliteit. Hierdoor neemt het gemiddeld aantal auto's per inwoner af.		
Het efficiënter gebruik van de laadpaal, waarbij gebruikers van elektrische auto's meer verantwoordelijkheid krijgen.	Dit werkt zo dat er in de basis geen verplichting meer is om de elektrische auto weg te halen als de accu volgeladen is. Gebruikers van elektrische auto's maken onderling afspraken over het gebruik van de laadvoorziening.	Deze locatie wordt aangeduid met het bord "P" en "alleen voor elektrische voertuigen" 

Als deze aanpak tot problemen leidt of wanneer de behoefte aan beschikbaarheid van laadvoorzieningen daar een aanleiding voor is (bijvoorbeeld in drukkere gebieden zoals centrumgebieden) neemt de gemeente afhankelijk van de aanleiding een van de volgende twee maatregelen:	1) <u>Tijdsvenster</u> Bij parkeerplaatsen gelden tijdsvensters. Het betreffende vak mag tussen 08.00 uur en 22.00 uur alleen gebruikt mag worden voor het opladen van een elektrische auto. Dit betekent ook dat het voertuig verplaatst moet worden zodra deze volledig is opgeladen. Tussen 22.00 uur en 08.00 uur mag het voertuig blijven staan. Ook geldt er dan geen oplaadverplichting meer. Er mogen dan ook niet-elektrische auto's in deze vakken parkeren, maar wel tot uiterlijk 08:00 uur. • Daarbij biedt de gemeente de mogelijkheid aan de exploitant om een financiële stimulans toe te passen die moet stimuleren om de auto tijdig te verplaatsen als de accu volgeladen is. De exploitant van de laadpaal krijgt dan toestemming om een extra tijdstarief aan de gebruiker door te rekenen als de accu vol is en het voertuig blijft staan. De rekening loopt door tot de auto weggehaald wordt. • Als dit onvoldoende is dan blijft het mogelijk voor de handhavers van de gemeente om een bekeuring uit te schrijven voor het overtreden van de parkeerregels die bij het betreffende bord van toepassing zijn (Bord "alleen te gebruiken voor het opladen van elektrische voertuigen") 2) <u>Altijd verplaatsen bij volle accu</u> Zie onderstaande aanpak bij parkeerschijfzone.	Bij dit verkeersbord (E4) komt een onderbord "tussen 08.00-22.00 uur" 
Voor een parkeervak met laadpaal in een parkeerschijfzone (ook wel bekend als "blauwe zone") geldt het volgende:	De laadpaal in dit parkeervak wordt onttrokken aan de parkeerschijfzone door de blauwe belijning te verwijderen en hier groene belijning aan te brengen. Hierdoor geldt de maximale parkeerduur (op dit moment maximaal 2 uur) niet. Doordat er in parkeerschijfzones doorgaans sprake is van veel bezoekend verkeer geldt bij deze laadpalen altijd de verplichting om de auto te verplaatsen zodra de accu vol is.	Verkeersbord (E4), plus onderbord geeft aan welke regel van kracht is. Groene belijning i.p.v. blauwe. 

Handhaving	De gemeente kan handhaven op het onjuiste gebruik van de parkeervakken bij een laadpaal. Zo kan men bekeurt worden voor het parkeren bij een laadpaal met een niet-elektrische auto. Het bord E4 met het onderbord ‘elektrische auto’s’ geeft immers aan dat niet-elektrische auto’s hier niet mogen parkeren. Daarnaast kan een bekeuring worden uitgeschreven als men de auto langer laat staan dan nodig is. Dit laatste geldt alleen voor de laadpalen waar met een onderbord is aangegeven dat de betreffende vakken alleen voor het opladen van elektrische auto’s gebruikt mogen worden (dus niet om te parkeren met een elektrische auto). Deze regel staat aangegeven met een onderbord onder het bord E4 waar op staat ‘opladen elektrische voertuigen’.
	a. In eerste instantie zal een handhavende ambtenaar controleren of de laadkabel van tussen de laadpaal en het voertuig daadwerkelijk is aangesloten.
	b. De verwachting is dat nieuwere types laadpalen (in de toekomst) de mogelijkheid hebben om met een LEDlamp de status aan te geven. Bijvoorbeeld: door met een groene lamp aan te geven dat de auto wordt opgeladen, een oranje lamp om aan te geven dat de auto vol is, maar dat de auto sindsdien nog niet langer dan een bepaalde tijd (bijvoorbeeld een uur) heeft gestaan en bijvoorbeeld een rode lamp om aan te geven dat de auto vol is en al langer dan een uur bij de laadpaal heeft gestaan. Ook op die momenten kan een bekeuring volgen. Deze bekeuring komt dan bovenop het extra tarief dat men aan de laadpaal exploitant betaald voor het bezet houden van de laadpaal. Het hierboven genoemde uur is indicatief maar geeft aan dat enige coulance in de handhaving toegepast zal worden. De eigenaar van een auto heeft hierdoor enige tijd om de auto te verplaatsen. Een bekeuring volgt alleen als men de auto aantoonbaar onnodig lang bij de laadpaal laat staan. Op dit moment worden dergelijke laadpalen nog niet in Lingewaard toegepast. Met deze paragraaf geven wij daarom vooralsnog alleen aan dat wij open staan voor innovaties die handhaving in de toekomst wergemakkelijken.
Eventueel extra voorziening door het inrichten van laadpleinen	Een laadpleinen is een faciliteit waar 4 of meer elektrische auto’s kunnen opladen, eventueel gecombineerd met elektrische deelauto’s en een voorziening om fietsen, scooters e.d. te stallen. De laadpleinen worden niet gerekend als parkeerplek en worden daarom bovenop het benodigde aantal parkeerplekken gerealiseerd. De noodzaak hiervan wordt onder meer bepaald met de dekkingskaart en gebruiksgraad van de aanwezige laadpalen, de parkeerdruk in een gebied en na inzet van bovenstaande maatregelen.


P
alleen voor
opladen elektrische
voertuigen
HYPOTHEEK

Bijlagen

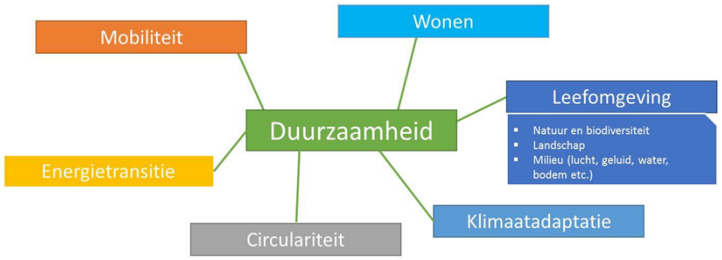
Bijlage Begrippen en ontwikkelingen

Dekkingskaart of plankaart	Een kaart waarop in het openbare gebied locaties voor laadpalen zijn bepaald. Deze zorgen voor een goede spreiding. Ze zijn gemaakt op basis van belangrijke punten als: - de plek in de openbare ruimte (o.a. plaatsing bij en gebruik van bestaand parkeervak) - (verkeers-)veiligheid (o.a. laadkabel ligt niet op het trottoir) - openbaar groen - parkeerdruk en behoefte voor elektrisch laden - kunnen aansluiten op het elektriciteitsnet (voorkeur binnen 25 meter van laagspanningsnet) - andere plannen in de ruimte, o.a. in dorpsplannen - toetsen door leveranciers en netbeheerder - redelijke afstand binnen een gebied (in meters).
EV-rijder	De EV-rijder wordt ook wel elektrisch rijder genoemd. Dit is de gebruiker van het elektrische voertuig, die het voertuig op moet kunnen laden om ermee te rijden.
ElaadNL	ElaadNL is het kennis- en innovatiecentrum op het gebied van (slimme) laadinfrastructuur en is een initiatief van de Nederlandse netbeheerders. Om het elektriciteitsnet aan te passen of de behoefte van elektrisch laden maakt men prognoses van de groei van laadpunten.
Laadlocatie, oplaadlocatie	Een locatie met een of meer laadstations met daarbij behorende laadplekken of parkeervakken voor elektrische voertuigen.
Laadinfrastructuur	Laadinfrastructuur is het netwerk, ook wel de samenstelling van typen laadinfra voor elektrisch laden en het gebruik van soorten laadpunten.
Laadinfrastructuur type laadinfra	Het laadnetwerk bestaat uit laadpalen met verschillende toegankelijkheid. • **Publieke laadinfrastructuur:** De gebruiker laadt tegen betaling bij publiek toegankelijke laadvoorzieningen. Het laadpunt is 24/7 openbaar toegankelijk, zonder barrières zoals slagbomen of poorten;

	• **Semi-publieke laadinfrastructuur:** De gebruiker maakt gebruik van een privaat laadpunt dat ook open is voor publiek. Denk aan parkeergarages, tankstations of horeca-locaties. Er kunnen beperkingen gelden, zoals toegangstijden of vereisten om bepaalde producten of diensten af te nemen; • **Private laadinfrastructuur:** De gebruiker is zelfvoorzienend en parkeert en laadt op eigen terrein, thuis en op het werk. Het laadpunt is doorgaans niet toegankelijk voor derden. Men kan deze wel beschikbaar stellen voor derden.
Laadinfrastructuur – soorten laadpunten	Elektriciteit wordt geleverd via een laadpunt, de elektrische aansluiting op een laadstation. Een laadpunt kan meerdere connectoren (‘outlets’ of ‘plugs’) bevatten. Dat is om voertuigen met verschillende typen stekker te bedienen. Op basis van laadsnelheid maken we onderscheid tussen regulier laden en snel laden: 1. **Een laadpunt voor regulier laden:** Dit betreft een laadpunt met een vermogen van hoogstens 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt afhankelijk van de grootte van de batterij meerdere uren. Reguliere laadpunten kunnen los of geclusterd in de vorm van een laadplein worden geplaatst. 2. **Een laadpunt voor snelladen:** Dit betreft een laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in korte tijd bijgeladen kunnen worden. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling. We onderscheiden drie subcategorieën: a. Kortparkeerladen of semi-snelladen Betreft een laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW, deze punten ontstaan steeds meer bij onder andere supermarkten, hotels en vergaderlocaties. b. Ultrasnelladen voor personenvervoer Betreft laadpunten met een vermogen van 125tot 350 kW. Het grootste deel van de elektrische voertuigen anno 2020 kan snelladen met een snelheid van 50 kW. De nieuwere modellen en modellen in het hogere segment zijn geschikt voor de hogere vermogens. De laadvermogens tussen 125kW en 350kW worden tegenwoordig bij snellaadstations geplaatst. c. Ultrasnelladen voor logistiek Dit betreft laadpunten 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.
Ontwikkelingen elektrische voertuigen en laadpaalgebruik	Volledig elektrische voertuigen worden betaalbaarder en krijgen een steeds grotere actieradius. Ook komt er een groter aanbod van tweedehands elektrische auto’s. De accucapaciteit van elektrische auto’s neemt toe, waardoor e-rijders niet meer dagelijks hoeven te laden. Ook verwachten we een efficiënter gebruik van laadpalen, omdat er meerdere manieren zijn om laadpaalkleven (i.e. het onnodig bezet houden van een elektrisch laadpunt door een elektrische auto) tegen te gaan. De verwachting is dat in de toekomst eenzelfde aantal laadpalen meer e-rijders kan bedienen dan nu het geval is.

	Ook verwachten we dat het aandeel snelladen in de toekomst toeneemt, vooral langs snelwegen maar ook steeds vaker binnen de gemeentegrenzen. De verwachting is dat nieuwe voertuigen sneller kunnen laden en dat er meer laadpunten komen die hogere laadvermogens aanbieden.
Smart charging / Slim laden	Smart Charging of slim laden is een brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen sturen. Dit betekent in de praktijk dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, bijvoorbeeld wanneer het elektriciteitsnet niet te zwaar belast is, de kosten voor elektriciteitslevering laag zijn en/of het aanbod van (duurzame) energie relatief hoog is. Het doel van Smart Charging vanuit netbeheerdersperspectief is het kunnen faciliteren van de transitie naar elektrisch vervoer door efficiënt gebruik te maken van het elektriciteitsnet. Het streven is om hierdoor binnen de bestaande capaciteit van het elektriciteitsnet en de aansluiting en de eisen ten aanzien van de spanningskwaliteit te blijven. Het is in ieder geval de ambitie om onnodig uitbreiden te voorkomen, zodat de efficiency van het elektriciteitsnet verhoogd wordt en verzwaring zoveel mogelijk voorkomen kan worden.
Wet- & regelgeving	Nederland en Europa werken continu aan wet- en regelgeving voor elektrisch laden. We vinden het belangrijk om deze ontwikkelingen als gemeente 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. Op Europees niveau is de Europese richtlijn voor de energieprestatie van gebouwen relevant (EPBD III). De richtlijn verplicht om laadinfrastructuur aan te leggen voor elektrische voertuigen bij nieuwbouw of ingrijpende renovaties. Deze verplichting heeft Nederland vastgelegd in het Bouwbesluit. Dit betekent dat er bij de ontwikkeling van bouwplannen rekening mee moet worden gehouden. Daarnaast verplicht de richtlijn het aanleggen van laadinfrastructuur bij bestaande grotere gebouwen, ook als deze niet worden verbouwd. Actuele informatie staat op https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/gebouwen/wetten-en-regels/nieuwbouw/epbd-iii/laadinfrastructuur-elektrisch-vervoer

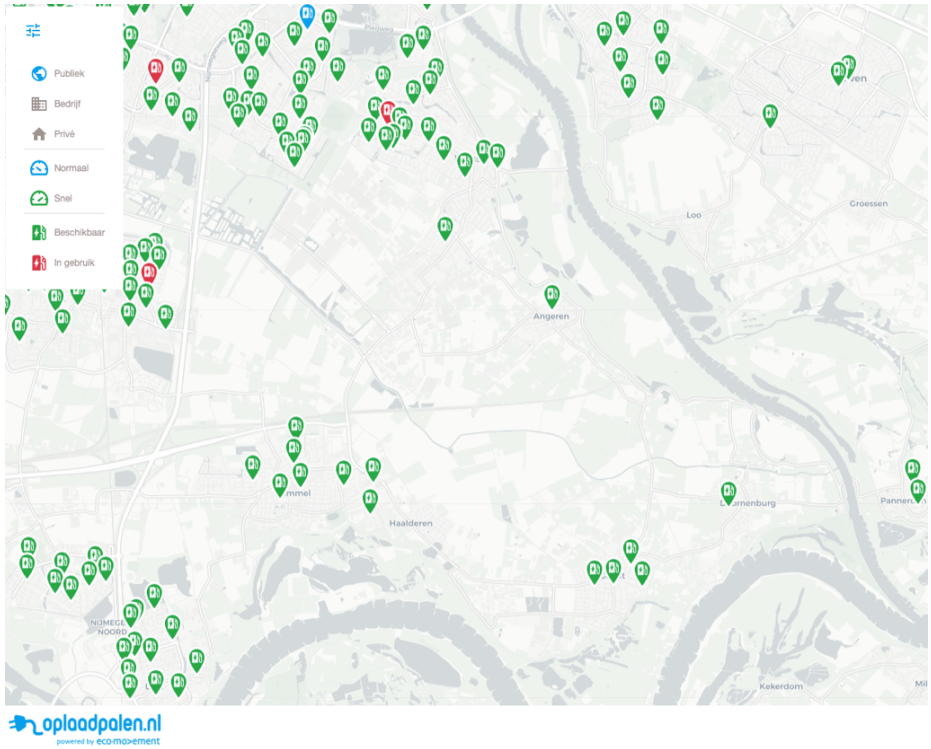
Bijlage Relevant beleid landelijk, regionaal en lokaal

Klimaatakkoord en Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)	De organisaties die zich binden aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord zorgen ervoor dat de overstap naar elektrisch rijden aantrekkelijk en comfortabel is voor alle inwoners van Nederland. Gemeente Lingewaard is hier ook aan verbonden. De afspraken van het Klimaatakkoord zijn landelijk vertaald in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). In de NAL hebben de energiesector, netbeheerders, Inter Provinciaal Overleg (IPO), Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Rijk afspraken gemaakt om de uitrol van laadinfrastructuur te versnellen. De ambitie van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is om ervoor te zorgen dat de laadinfrastructuur steeds voldoende is om de groei van elektrisch vervoer mogelijk te maken.
Gelderland Overijssel – Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (GO-RAL)	Op basis van deze landelijke afspraken zijn regionale afspraken gemaakt. De provincies Gelderland en Overijssel vormen hierin een samenwerkingsregio om de uitrol van het netwerk voor laadinfrastructuur bij gemeenten te ondersteunen. Vanuit deze samenwerking is de opdracht aan gemeenten om medio 2021 een integrale visie op de laadinfrastructuur en een plaatsingsbeleid te hebben vastgesteld.
Gemeentelijk Mobiliteitsplan	In het Gemeentelijk Mobiliteitsplan 2017 staat dat het belangrijk is om te anticiperen op ontwikkelingen. Door de groei van het aantal elektrische voertuigen neemt de behoefte aan laadpalen toe. Eén van de beleidsdoelen is het bevorderen van duurzame mobiliteit, waaronder het stimuleren van elektrisch rijden. De stijgende behoefte naar (openbare) laadpalen geeft aanleiding goed na te denken over de realisatie en inpassing.
Programma Duurzaam Lingewaard	In het programma Duurzaam Lingewaard worden op de thema's Mobiliteit, Wonen, Energietransitie, Circulariteit, Klimaatadaptatie en Leefomgeving doelstellingen geformuleerd om de gemeente zo duurzaam mogelijk te maken (afb. 1). Het gaat daarbij om een integrale aanpak waarbinnen mobiliteit een belangrijk onderdeel is.  Afb 1: Schematische weergave Programma Duurzaam Lingewaard

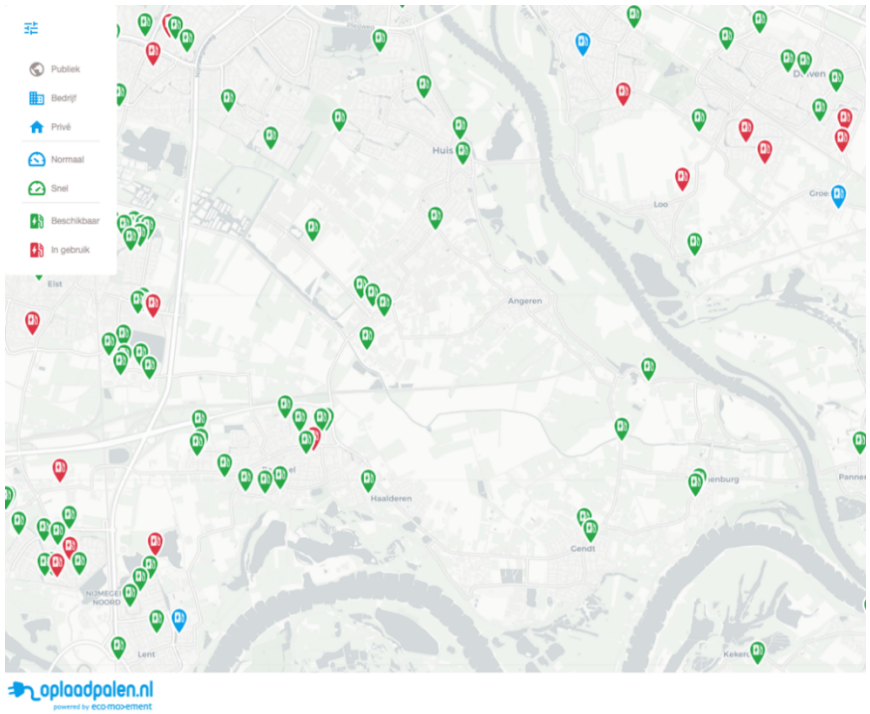
Duurzame mobiliteit	De verwachting is dat het aantal verplaatsingen in de toekomst verder blijft stijgen. Dit komt door een toename van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de regio Arnhem-Nijmegen. Hierdoor neemt de druk op het hoofd- en onderliggend wegennet toe. Het doel is uiteindelijk om het verkeer zich energieneutraal te laten verplaatsen. Om dit te bereiken wordt er gezocht naar een evenwicht tussen de bereikbaarheid, de economie, het leefmilieu en het klimaat. Deze grote opgaven vragen om een landelijke en regionale aanpak. Met het programma ‘Slim&Schoon onderweg’ benutten we van kansen voor slimme en duurzame mobiliteit. Als gemeente stimuleren we bewoners om vaker de fiets te pakken en de auto te laten staan. Het doelgroepenvervoer verduurzaamt. Er is aandacht voor slim openbaar vervoer. Ook zien we mogelijkheden voor een wijziging van autobezit naar (gedeeld) autogebruik (denk aan deelauto’s en Mobility as a Service). Met het opstellen van deze integrale visie zijn in het kader van ‘Slim&Schoon onderweg’ keuzes gemaakt om zo het personenvervoer zo optimaal mogelijk te faciliteren in de laadbehoefte. Op die manier zorgen wij ervoor dat de verplaatsingen die niet met andere vervoerswijzen gemaakt kunnen worden in ieder geval zo schoon mogelijk plaats vinden.
Energietransitie	Gemeente Lingewaard is onderdeel van de Regionale Energie Strategie (RES) Arnhem-Nijmegen, waarin de aanpak van opwek van duurzame energie en warmtetransitie is opgesteld. Lokaal is voor gemeente Lingewaard het beleidskader energietransitie van belang. Het verduurzamen van de mobiliteit en toename van elektriciteitsverbruik is meegerekend in de behoefte aan duurzame energie. De doelstellingen zijn voor 2030 dat 20% van de auto’s elektrisch rijdt en het regionaal busvervoer uitstootvrij is. Voor 2050 is het doel dat alle mobiliteit volledig uitstootvrij is.
Overig beleid	Elektrisch vervoer en de inpassing van laadpalen is relevant voor divers ander beleid, zoals inrichting van de openbare ruimte, woningbouw, grondexploitatie, gebiedsontwikkeling, welstand, milieu en de omgevingsvisie.

Bijlage Overzicht huidige publieke, semi-openbare en private laadpalen

Onderstaande de kaarten van de aanwezigheid van publieke, semi-publieke (bedrijven) en private laadpunten in gemeente Lingewaard in januari 2021. Rijders van elektrische voertuigen kunnen 24 uur per dag op www.oplaadpalen.nl de beschikbaarheid van een laadpunt voor opladen bekijken (afbeelding 1).



Afbeelding 1: publieke laadpalen in gemeente Lingewaard, januari 2021



Afbeelding 2: semi-publieke (bij bedrijven) en private laadpalen in gemeente Lingewaard, januari 2021

Bijlage Prognoses

Prognose aantal publieke laadpunten / laadpalen gemeente Lingewaard

Elaad heeft onderstaande prognoses gemaakt voor de vraag naar elektrische publieke laadpunten in gemeente Lingewaard. Deze data gebruiken we om de invloed op onze openbare ruimte te bepalen en een dekkingsplan op te stellen.

Prognose gemeente Lingewaard				
Aantal laadpunten verwacht in het jaar	**Eind 2020**	**2025**	**2030**	**2035**
Regulier publiek	-	415	896	1.818
Bestemmingsladen	-	46	100	202
Op laadpleinen	-	17	25	25
Totaal aantal verwachte benodigde laadpunten	64 realisatie	478	1.020	2.044
Totaal aantal laadpalen o.b.v. verwachting (meestal 2 laadpunten/paal)	32	239	510	1.022
Toename laadpunten t.o.v. het basisjaar	Basisjaar	Plus 414	Plus 956	Plus 1.980
Toename laadpalen t.o.v. het basisjaar	Basisjaar	Plus 207	Plus 478	Plus 990
Aantal elektrische voertuigen in gemeente (opladen privaat, semi-publiek en publiek)	Ca. 1/16e van 2025 = 170	2.686	5.386	10.125

Tabel: prognose totaal aantal publieke laadpunten en elektrische voertuigen in gemeente Lingewaard in 2025, 2030 en 2035.

Bron: outlook Elaad buurtprognoses CBS https://www.elaad.nl/projects/elaadnl-outlooks

Buurtprognose in detail voor 2025

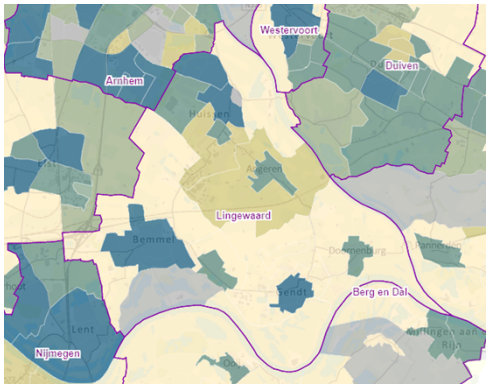
CBS-buurtnaam	personenauto's (BEV,PHEV) aantal	Laadinfra (#laadpunten) publiek (t/m 3x35A)	snellader (50 kW)	High Power Chargers (>50 kW)	#laadpunten thuis	#laadpunten werk	#laadpunten bestemmings-laden	#laadpunten laadpleinen
Bemmel	672,1	138,6	2	2	262,4	40,1	15,4	0
Haalderen	123,4	19,3			63,9	7,1	2,1	0
Angeren	142,9	21,3			78,7	9,4	2,4	0
Doornenburg	134,2	19,9			74,1	4,7	2,2	0
Verspreide huizen Ressen	9,6	1			9,1	2,4	0,1	0
Verspreide huizen Angeren	71,6	5,4			64	14,2	0,6	0
Verspreide huizen Bemmel	30,8	2,6			28,8	2,4	0,3	0
Verspreide huizen Doornenburg	71,1	4,6			66,7	7,1	0,5	0
Verspreide huizen Bemmel-Lent	14,5	0,5			13,2	0	0,1	0
Verspreide huizen Ambtswaard	0	0			0	0	0	0
Verspreide huizen Haalderen	13,4	3,3			12,9	0	0,4	0
Ooijrijkse Polder	3,1	0			3,1	0	0	0
Gendt	260,8	43,1			89,7	23,6	4,8	0
Buurt Gendt	43,3	3,3		2	38,3	2,4	0,4	0
Kommerdijk	16,2	1,6			14,2	2,4	0,2	0
Hulhuizen	30,4	0,4			29	0	0	0
Flieren	25,3	0,6			23,4	0	0,1	0
Verspreide huizen Flieren	37,6	3,4			34,1	11,8	0,4	0
Verspreide huizen Gendtsche Waarden	6,2	0,4			5,3	0	0	0
Oude Stad Huissen	26,1	0			2,9	20	0	17
Uitbreiding Stad Huissen	282,3	47,9			90,4	33,1	5,3	0
Het Zand	110,8	18,6			56,9	7,1	2,1	0
Zilverkamp	276,9	45,8			39,3	0	5,1	0
Verspreide huizen Het Zand	116,4	9,9			99,4	37,8	1,1	0
Verspreide huizen Hoeve en Loostraat	161,4	23,1			46,6	0	2,6	0
Verspreide huizen Uiterwaard	5,1	0,4			5,1	2,4	0	0
	2685,5	415	2	4	1251,5	228	46,2	17
	TOTAAL PUBLIEK	478,2						

Tabel prognose: gedetailleerde data CBS-buurten gemeente Lingewaard voor 2025.

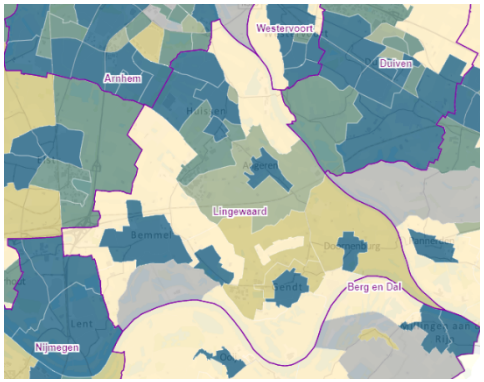
Bron: Outlook ElaadNL buurtprognoses CBS https://www.elaad.nl/projects/elaadnl-outlooks

Buurtprognose visualisatie voor 2025, 2030 en 2035

Deze kaarten bevatten een verbeelding van de berekening van het verwachte aantal publieke laadpunten in 2025, 2030 en 2035. Er is te zien dat de behoefte vooral in de kernen aanwezig is en daar vooral in de loop van de tijd ook stijgt.

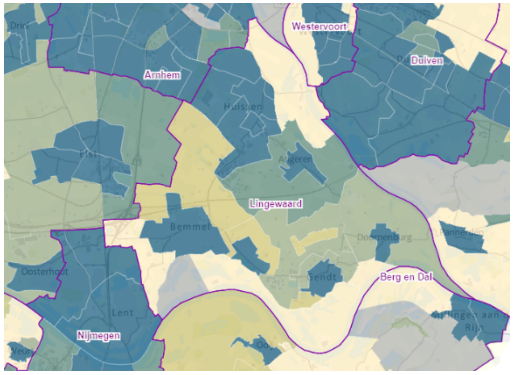


Figuur 1 ***Prognose 2025***



Figuur 3 ***Prognose 2030***



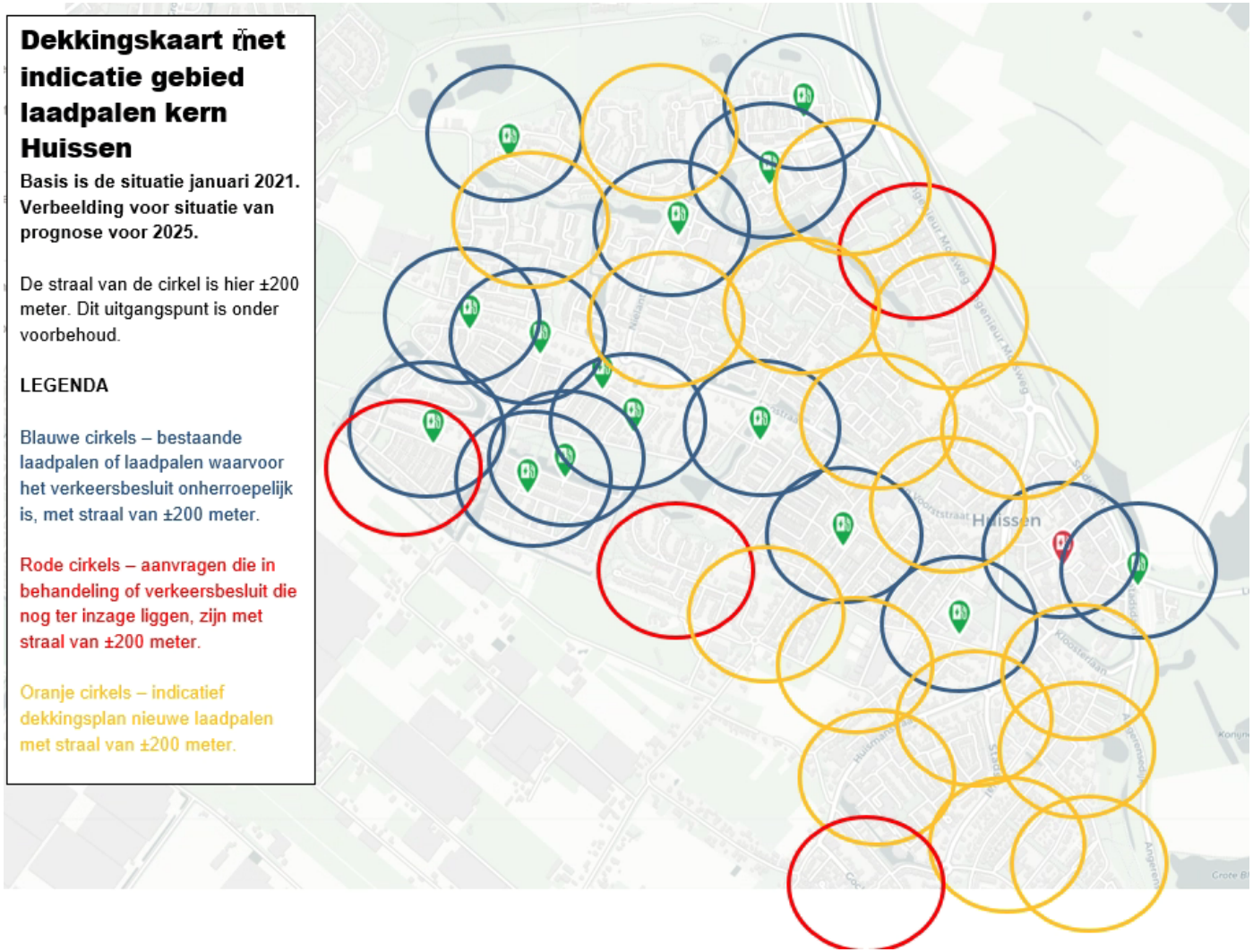


Figuur 2 ***Prognose 2035***

Bron: Visualisatie Outlooks van Elaad -https://agendalaadinfrastructuur.nl/ondersteuning+gemeenten/buurtprognoses/kaart+buurtprognoses

Bijlage Indicatieve dekkingskaart laadpalen kern Huissen in gemeente Lingewaard

Deze indicatieve plankaart is bedoeld voor beeldvorming (versie januari 2021). Ze passen bij de prognose voor 2025. Specifieke locaties van laadpalen bepalen we later en toetsen we bij inwoners en belanghebbenden.



Gemeente Lingewaard
Kinkelenburglaan 6
6681 BJ Bemmel
(026) 326 01 11

www.lingewaard.nl