Plaatsingsleidraad openbare laadinfrastructuur - Gemeente Westervoort

Geldend van xx-xx-2026 t/m heden

Intitulé

Plaatsingsleidraad openbare laadinfrastructuur - Gemeente Westervoort

Burgemeester en wethouders van de gemeente Westervoort besluiten om het ‘Plaatsingsleidraad openbare laadinfrastructuur - Gemeente Westervoort’ vast te stellen.

Dit besluit valt onder de bevoegdheid van het college, zoals beschreven in het bepaalde in artikel 160 van de Gemeentewet, het bepaalde in artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht, artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 2.2 van de verordening Fysieke Leefomgeving Westervoort.

Dit document beschrijft het plaatsingsbeleid waarmee uitvoering gegeven wordt aan de beleidskaders die door de gemeenteraad zijn vastgesteld in de integrale laadvisie. Het speelt in op de transitie naar duurzame mobiliteit en de bijbehorende behoefte aan laadinfrastructuur om elektrische voertuigen op te laden, en beschrijft de processen en criteria om deze laadinfrastructuur in de openbare ruimte te realiseren.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Om onze klimaatdoelen te halen is het nodig dat ook ons vervoer verduurzaamt. Elektrisch vervoer draagt hieraan bij. In het regeerakkoord en het Klimaatakkoord staat dat uiterlijk in 2030 alle nieuw verkochte auto's emissievrij moeten zijn. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig voor personenvervoer, waarvan er ruim 950.000 (semi-)publiek zullen zijn. Voor Westervoort is de prognose 330 (semi-) publieke laadpunten in 2030, en 630 laadpunten in 2035, ten opzichte van 68 laadpunten nu.

De opgave is echter breder dan personenvervoer. We verwachten ook een transitie naar elektrische voertuigen in taxi-, en doelgroepenvervoer, bij bestelwagens, trucks, en mobiele werktuigen. Dat vraagt om een forse uitbreiding van het aantal laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk. Een grote opgave die impact heeft op de openbare ruimte en op het elektriciteitsnet. Hoe onze strategie voor laadinfrastructuur eruitziet, heeft de gemeenteraad vastgelegd in de integrale laadvisie.

In de integrale laadvisie zijn de volgende kaders vastgelegd: de ontwikkeling van reguliere publieke laadpunten voor verschillende gebruikersgroepen wordt gefaciliteerd door middel van een concessiemodel, en onder voorwaarden werkt de gemeente ook mee aan initiatieven voor publieke snellaadinfrastructuur (zie artikel 5 van deze plaatsingsleidraad). Inwoners kunnen meedenken over de beste plekken voor laadinfrastructuur bij elke ingrijpende herziening van de plankaart.

De publieke laadpunten integreren we in de openbare ruimte aan de hand van de realisatiecriteria. De locaties spreiden we uit over de gemeente om een dekkend netwerk te realiseren en de loopafstand te beperken. We rollen laadinfrastructuur zowel vraag-gestuurd als proactief uit waar nodig.

1.2 Doel en scope document

De plaatsingsleidraad openbare laadinfrastructuur geeft invulling aan de keuzes die in de integrale laadvisie van gemeente Westervoort worden gemaakt. De plaatsingsleidraad richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroepen bewoners, bezoekers, taxi- en doelgroepenvervoer, en helpt de gemeente bij de uitvoering. Voor deze doelgroepen is op dit moment op veel plaatsen al een grote behoefte aan laadpunten en verwachten we een sterke toename.

Voor andere gebruikersgroepen zoals logistiek- en vrachtvervoer wordt nog een aanpak ontwikkeld. Voor mobiele bouwvoertuigen wordt per project gekeken naar een passende oplossing.

Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur snel gaan, evalueren we de integrale laadvisie, deze plaatsingsleidraad en de bijbehorende plankaart elke twee jaar en passen we deze aan waar nodig.

2 Uitwerking beleidskeuzes

2.1 Private, semipublieke, publieke laadpunten

We hanteren het uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein conform de ladder van laden.

Om het gebruik van laadpalen op privaat en semipubliek terrein maximaal te benutten en daarmee de druk op de openbare ruimte zoveel mogelijk te ontzien, onderzoeken we welke stimuleringsmaatregelen we kunnen nemen om drempels voor het realiseren van private en semipublieke laadpunten weg te nemen.

Voor EV-rijders die niet in staat zijn om op eigen terrein laadvoorzieningen te realiseren, faciliteert de gemeente openbare laadinfrastructuur op loopafstand.

2.2 Locaties en de plankaart

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst. De locaties worden bepaald op basis van een plankaart. Dit doen we om overzicht te houden op de huidige en toekomstige locaties voor laadpalen. De toekomstige locaties op de plankaart zijn zorgvuldig gekozen aan de hand van ervaring en gebruik van laadpalen de afgelopen jaren, de realisatiecriteria uit de volgende paragraaf, uitkomsten van het doorlopen participatietraject, en de verwachte toekomstige behoefte op basis van prognoses. Haalbaarheid van realisatie van de diverse locaties is in het veld beoordeeld. De participatie op de plankaart wordt beschreven in paragraaf 3. De plankaart is onderdeel van deze plaatsingsleidraad en is te vinden in bijlage 1.

Deze plankaart gebruiken we om, als een verzoek voor een laadpaal is goedgekeurd, te bepalen op welke locatie deze wordt geplaatst. Ook kunnen we ervoor kiezen om, om een voldoende dekkend laadnetwerk te garanderen, proactief op een aantal vastgestelde locaties op de plankaart laadpalen te plaatsen. Dit besluit kan genomen worden vanwege ontbrekende dekking op de kaart, of vanwege hoge gebruiksdata van bestaande laadpalen in de omgeving.

Verdere argumenten voor het gebruik van een plankaart zijn:

- Door mogelijke locaties van laadpalen vooraf aan te wijzen zorgen we voor goede ruimtelijke inpassing en voorkomen we plaatsing op suboptimale locaties en plaatsing van te veel laadpalen.
- Bij de realisatie van laadpalen worden locaties verspreid over de gemeente, in tegenstelling tot de eerdere focus op clusteren.
- Vooraf bepaalde locaties garanderen een kortere plaatsingstermijn na aanvraag van een laadpaal dan wanneer de plek nog bepaald moet worden.
- Een plankaart zorgt voor besparing in ambtelijke capaciteit op de langere termijn doordat de mogelijke locaties voor laadpalen vooraf bepaald zijn.
- Het biedt de netbeheerder houvast wanneer we vooraf kunnen aangeven waar de komende tijd mogelijk laadpalen geplaatst worden.

De landelijke prognoses die gebruikt zijn voor de plankaart, zijn gebaseerd op het dashboard van ElaadNL. Daarnaast is ook gekeken naar de actuele toename van elektrisch vervoer binnen de gemeente en het gebruik en bijplaatsen van laadpalen de afgelopen jaren.

De plankaart bevat voldoende laadlocaties om de verwachte behoefte tot 2027 te vervullen, en zal tweejaarlijks geüpdatet moeten worden op basis van nieuwe prognoses, data en inzichten. Het updaten van de plankaart is uitdrukkelijk een bevoegdheid van het College. We delen de plankaart met de netbeheerder.

2.3 Realisatiecriteria publieke laadinfrastructuur

Realisatie van laadinfrastructuur in de openbare ruimte is alleen toegestaan op plekken die vooraf vastgelegd zijn in de plankaart die is vastgesteld door de gemeente Westervoort. Bij de totstandkoming of wijziging van een plankaart wordt getoetst op de volgende criteria:

- Eigendom: de desbetreffende grond is in eigendom van de gemeente.
- Vrije toegang: de locatie is 24 uur per dag, 7 dagen per week vrij toegankelijk.
- Vindbaar: de locatie ligt bij voorkeur aan een doorgaande weg en op een goede zichtlocatie vanaf de straat
- Veiligheid: De doorgang voor ander verkeer (auto, fiets en voetganger) blijft gewaarborgd; de laadkabel mag niet dwars over het trottoir liggen;
- Belemmering voorkomen: de minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van laadpunt en bebording minimaal 120cm bedragen. Ook plaatsen we niet op de smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad en bij voorkeur niet op schikstrook.
- Elektriciteitsnet: laadpalen worden waar mogelijk binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet) gerealiseerd. Dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn. Daarnaast wordt er rekening gehouden met voldoende ruimte voor de realisatie van ondersteunende hardware bij grotere aansluitingen zoals de trafo en omvormers;
- Bestaand parkeervak: laadpalen worden waar mogelijk gerealiseerd bij bestaande parkeerplaatsen;
- Spreiden: Om een dekkend netwerk te realiseren en de loopafstand te beperken worden laadpalen verspreid over de openbare ruimte.
- Maximale loopafstand: Door waar mogelijk een maximale loopafstand te hanteren van 250 meter over de weg, zorgen we ervoor dat er voor iedere EV-rijder binnen een acceptabele afstand mogelijkheid is om te laden. Bij nieuwe aanvragen wordt eerst beoordeeld of er binnen deze afstand al een laadpaal beschikbaar is, en of deze op basis van gebruikscijfers nog voldoende beschikbaar is.
- Ladder van laden: een laadpaal in de openbare ruimte wordt bij een aanvraag in principe alleen gerealiseerd als de aanvrager geen laadvoorziening kan realiseren op eigen terrein of gebruik kan maken van semipublieke laadpalen.
- Monumenten beschermen: plaatsing voor monumenten wordt zoveel mogelijk vermeden, maar kan mogelijk worden gemaakt met maatwerk.
- Groene openbare ruimte: plaatsing van een laadpaal gaat bij voorkeur niet ten koste van bestaande groene openbare ruimte.

- Zicht vanuit woning: Een laadpaal wordt bij voorkeur niet geplaatst voor deuren of ramen van een woning, maar bij voorkeur voor in de open ruimte of voor een blinde gevel.
- Plannen: Er wordt rekening gehouden met geplande infrastructurele ontwikkelingen.

2.3.1. Afwijkingsgronden

In uitzonderlijke situaties kan er afgeweken worden van bovenstaande realisatiecriteria en de locaties op de plankaart:

- Bij realisatie van nieuwe bouw: kan het zijn dat bij het plaatsen van een laadpaal de locatie niet direct voldoet aan alle criteria. Uitgangspunt is dat deze bij voltooiing van het project wel voldoet. Ook zal er vaak nog geen locatie op de plankaart staan die de behoefte op de nieuwbouwlocatie kan invullen.
- Ladder van laden: Wanneer een laadvoorziening realiseren bij parkeren op eigen terrein door omstandigheden niet mogelijk is kijken we naar mogelijkheden om deze toch in de openbare ruimte te voorzien.
- Bij invaliditeit: bij invaliditeit kan niet verwacht worden dat men 250 meter loopt naar de dichtstbijzijnde laadvoorziening. Hier kan het besluit worden genomen om een laadpaal te realiseren bij een (eerder) aangewezen individuele gehandicaptenparkeerplaats (GPP). Wanneer de GPP door verhuizing of andere omstandigheden verdwijnt wordt afgewogen of deze kan blijven staan (a.d.h.v. plaatsingscriteria en kosten voor verwijderen of verplaatsen).
- Bij aanvraag voor een deelauto: wanneer de laadpaal aangevraagd wordt om een elektrische deelauto op te laden die aantoonbaar door minimaal drie huishoudens gedeeld/gebruikt wordt, kan ervoor gekozen worden om de laadpaal in de buurt te zetten van de woning van deze huishoudens. Hiermee wordt het gebruik van deelauto’s gestimuleerd.
- Als in de uitvoering blijkt dat realisatie een locatie op de plankaart, bijvoorbeeld door onvoorziene obstakels of veranderingen in de directe omgeving, niet mogelijk is, kan binnen 25 meter een alternatieve locatie aangewezen worden. Voor die locatie dient net als voor andere locaties alsnog eerst een verkeersbesluit genomen te worden.

2.3.2 Realisatie-eisen bij nieuwe bouw

Nieuwe bouw in Westervoort moet voldoen aan een aantal eisen ten behoeve van toekomstbestendigheid. Ook het realiseren van laadvoorzieningen in nieuwe wijken is daar een onderdeel van. Bij nieuwbouw houden we rekening met de specifieke aspecten van de nieuwe wijk zoals parkeernormen, verwacht autobezit en type woningen. Naast de bestaande eisen uit de EPBD III en EPBD IV wet- en regelgeving hanteren we de volgende richtlijnen:

- Percentage elektrische auto’s in de wijk: we verwachten voor de komende twee jaar dat ongeveer 15% van de auto's in de nieuwbouwwijk elektrisch is (richtlijn NAL regio Oost).
- Aantal elektrische auto's per laadpaal: voor vijf elektrische auto's heb je één laadpunt nodig, dus voor tien elektrische auto's één laadpaal.

2.4 Verantwoordelijkheden van gemeente en aanbieder bij plaatsing laadpaal

Voordat een aanbieder van laadpalen een laadpaal op grond in eigendom van de gemeente mag plaatsen, wordt er een overeenkomst gesloten met afspraken onder welke voorwaarden de aanbieder een laadpaal mag plaatsen en om rechten en verplichtingen vast te leggen. Deze overeenkomst heeft betrekking op het plaatsen, beheren, wijzigen, onderhouden en weghalen van een of meerdere laadpalen op een of meerdere locaties in de gemeente. In deze overeenkomsten wordt minimaal het volgende afgesproken:

Verantwoordelijkheden aanbieder laadpalen

- Behoefte. De aanbieder van laadpalen toont aan de gemeente dat er op de aangevraagde locatie daadwerkelijk behoefte bestaat bij gebruikers.
- Plaatsing en beheer laadpaal. De aanbieder van laadpalen is tevens de beheerder hiervan. De beheerder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van de oplaadpaal/-infrastructuur. De kosten ter bescherming van de oplaadpaal/-infrastructuur (bijv. hekjes, biggenruggen ed.) zijn ook voor rekening van de beheerder.
- Bereikbaarheid. De beheerder van de laadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar voor gebruikers, hulpdiensten en gemeenten in het geval van vragen, storingen en calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en de helpdesk zijn vermeld op de oplaadpaal/-infrastructuur
- Openbaarheid. De laadpaal is openbaar toegankelijk, de beheerder zorgt voor zoveel mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het laadpunt.
- Interoperabiliteit. De laadpaal is interoperabel, conform de landelijke en internationale afspraken, waaronder uitwisselbaarheid van laadpassen en het gebruik van standaard stekkers.
- Groene stroom. Om te bewerkstelligen dat elektrische vervoertuigen ook aan de bron geen CO_2-uitstoot veroorzaken, mag de beheerder van de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur alleen gegarandeerd groene stroom (laten) leveren.
- Veiligheid. De laadpaal voldoet aan alle daaraan gestelde veiligheidseisen.
- Aansprakelijkheid. De beheerder is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. De gemeente onderkent dat de door aanvrager te installeren laadpalen door natrekking mogelijk eigendom van de gemeente kunnen worden. De gemeente beschouwt en behandelt de oplaadpalen echter zoveel mogelijk als ware deze eigendom van de aanvrager.
- Informatie over gebruik laadinfrastructuur. De beheerder van de laadpalen die aanwezig zijn in de openbare ruimte in de gemeente geeft op verzoek van het college inzicht in het feitelijke gebruik hiervan.
- Straatbeeld. Aanbieder van laadpalen plaatst een laadpaal die past in het straatbeeld. De minimumeisen hieraan zijn dat de laadpaal niet hoger is dan 1.8 meter en dat deze niet gebruikt mag worden voor reclamedoeleinden.
- Minimale doorgang op de stoep: aanbieder van laadpalen plaatst de laadpaal en bebording zo dat er minimaal 120 cm doorgang op de stoep overblijft, in uitzonderingssituaties en met toestemming van de gemeente wordt minimaal 90cm geaccepteerd.

Verantwoordelijkheden gemeente

- Recht op aanvraag. Alleen een aanbieder van laadinfrastructuur mag een aanvraag indienen bij de gemeente om een laadpaal te plaatsen in de openbare ruimte. Wanneer een bewoner of bedrijf een aanvraag doet verwijst de gemeente hen door naar de aanbieder(s) van laadinfrastructuur. Dit om de gedachte te voorkomen bij bewoners en bedrijven dat zij met het indienen van een aanvraag het exclusieve recht op gebruik krijgen.
- Verkeersbesluit. De gemeente wijst bij een nieuw te realiseren laadpaal de twee naastgelegen parkeerplaatsen aan voor het opladen van elektrische voertuigen middels een (verzamel)verkeersbesluit.
- Kosten uitvoeren verkeersbesluit. De kosten voor het nemen van het verkeersbesluit en het plaatsen van bijbehorende bebording op de openbare weg is voor rekening van de gemeente, tenzij anders afgesproken met aanbieder van laadinfrastructuur. Dit is een verplichting uit de wegenverkeerswet: de kosten voor uitvoering van een verkeersbesluit komen voor rekening van het bevoegd gezag.
- Handhaving. De gemeente ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Het juiste gebruik is: als een elektrisch voertuig met de kabel aangesloten is op het oplaadpunt met als doel de auto op de te laden. De gemeente kan ook optreden tegen laadkleven (ook wel laadpaalkleven): het onnodig lang bezet houden van een publieke laadpaal, ook nadat de elektrische auto volledig is opgeladen. Hierbij is het uitgangspunt dat een elektrisch voertuig niet onnodig langer dan 24 uur aangesloten blijft, en dat het laadkleven geen overlast veroorzaakt voor andere gebruikers.

3 Participatie

Gemeente Westervoort vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Daarom hebben inwoners een adviserende en raadplegende rol gekregen bij het maken van de plankaart met nieuwe locaties voor laadpalen in en nabij woonwijken. Inwoners zijn gevraagd om ons te adviseren in hoeverre zij de voorgestelde laadlocaties geschikt vinden. Hierbij kregen ze ook de mogelijkheid om alternatieve locaties voor te stellen. Op die manier is de plankaart met nieuwe locaties opgesteld. Wanneer in het vervolg nieuwe locaties nodig zijn zal opnieuw participatie plaatsvinden. Dit doen we in ieder geval wanneer we een complete nieuwe plankaart met gewijzigde laadlocaties vaststellen. De mogelijkheid om bezwaar te maken tegen een genomen verkeersbesluit blijft naast deze maatregelen bestaan.

4 Verkeersbesluit

De gemeente neemt een verkeersbesluit voordat een nieuwe locatie voor een laadpaal gerealiseerd kan worden. Hierbij maken we gebruik van de locaties op de vastgestelde plankaart. De verkeersbesluiten worden genomen voor de twee parkeervakken bij een laadpaal die gebruikt kunnen worden om een voertuig op te laden. Deze parkeervakken krijgen de doelbestemming ‘opladen van elektrische voertuigen’. Hier mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto’s die laden. Dat wil zeggen dat de stekker in de auto en de laadpaal moet zitten.

5 Snellaadinfrastructuur

Snellaadinfrastructuur onderscheidt zich van de reguliere laadpalen door het type stroom en het vermogen, en dus in de snelheid waarmee een elektrisch voertuig opgeladen kan worden. Daarnaast voorziet een snellader in een andere laadbehoefte; het moment, de duur van laden en de doelgroep is verschillend. De snellaadpalen/-infrastructuur worden bij voorkeur geplaatst op strategische locaties in de nabijheid van potentiële gebruikers.

Het college heeft de bevoegdheid om aanvragen te toetsen op verschillende criteria en bepaalt de definitieve locatie van de snellaadpaal en de aan te wijzen parkeerplaats(en). Het college behoudt het recht om een locatie af te keuren.

Belangrijke aandachtspunten zijn de inpassing in de openbare ruimte en op het elektriciteitsnet. Bij behandeling van aanvragen wordt de impact op het net en mogelijke concurrentie met maatschappelijke functies bij schaarse netcapaciteit meegenomen. Dit kan betekenen dat snellaadinitiatieven pas op langere termijn, of in combinatie met oplossingen als lokale opslag en opwek van elektriciteit mogelijk zullen zijn.

Naast het beoordelen van de aanvraag, dient ook beoordeeld te worden welke vorm van uitgifte, welke overeenkomst, en procedures nodig zijn.

5.1 Aanvraag locatie, verkeersbesluit en opbreekvergunning

Een aanvraag voor het plaatsen van een snellader op of aan de openbare weg bestaat uit de aanvraag voor een opbreekvergunning voor het plaatsen van een snellader, en het verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit waarbij een of meerdere openbare parkeerplaatsen worden aangewezen voor het snelladen van elektrische voertuigen. In de aanvraag van het verkeersbesluit wordt de locatie aangeduid met een straatnaam, huisnummer en een plattegrond met precieze locatie. Een aanvraag voor het plaatsen van een snellaadpaal kan alleen worden ingediend door de aanbieder van snellaadpalen.

5.2 Definitieve locatie snellaadpaal/-infrastructuur

Het college bepaalt de definitieve locatie van de snellaadpaal en de aan te wijzen parkeerplaats(en). Het college toetst hierbij aan de volgende criteria:

- onderbouwing van lokale behoefte om te snelladen van doelgroepen in lijn met de integrale laadvisie;
- inpasbaarheid op het elektriciteitsnet: in verband met de huidige netcongestie wordt beoordeeld of er voldoende netcapaciteit en mogelijkheid om een netaansluiting te creëren is op deze locatie, zonder te hoge maatschappelijke kosten;
- de mogelijkheid om een aansluiting te realiseren die niet ten koste gaat van elektriciteit voor kleinverbruik aansluitingen en maatschappelijke functies;
- er zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- de doorgang voor ander verkeer is gewaarborgd, de locatie is goed bereikbaar en de te verwachten verkeersstromen zijn in te passen;

- de snellaadpaal kan worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en kan – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen bij elkaar bedienen;
- de snellaadpaal kan per aansluiting een minimum vermogen van 100 MW aanbieden;
- vindbaarheid en zichtbaarheid van de locatie voor andere weggebruikers om medegebruik te stimuleren;
- mogelijkheden om straatkast van netbeheerder uit het zicht te plaatsen, en belemmering van verkeer, straatmeubilair en groen te voorkomen;
- voorkeur voor een locatie waar haaks parkeren mogelijk is.

5.3 Gronduitgifte ten behoeve van snellaadinfrastructuur

Openbare grond kan niet zomaar worden uitgegeven voor een snellader. Naast de beoordeling van een initiatief op de beschreven criteria is ook altijd de keuze voor de juiste procedure voor gronduitgifte en het sluiten van een overeenkomst nodig. Vijf mogelijke vormen van overeenkomsten tussen het college en de initiatiefnemer zijn: een huurovereenkomst, opstalovereenkomst, huurafhankelijk opstalrecht, gebruiksovereenkomst of verkoop van de grond.

Afhankelijk van de gekozen vorm wordt vervolgens bepaald wat een passende procedure is. In ieder geval wordt beoordeeld over de uitgifte aanbestedingsplichtig is (in het geval van een overheidsopdracht of concessieopdracht). Is dit niet het geval, dan dient alsnog te worden voldaan aan het gelijkheidsbeginsel en wordt beoordeeld of een openbare selectieprocedure nodig is.

In bijlage 2 worden verschillende mogelijke vormen en de consequenties voor de benodigde procedure beschreven.

Bijlagen:

- **Bijlage 1. – Plankaart openbare laadpalen – Gemeente Westervoort**
- **Bijlage 2. – Gronduitgifte voor een snellaadlocatie – Juridisch**

Ondertekening

Vastgesteld door het college op 4 november 2025

M. Sluiter

Secretaris

A. van Hout

Burgemeester

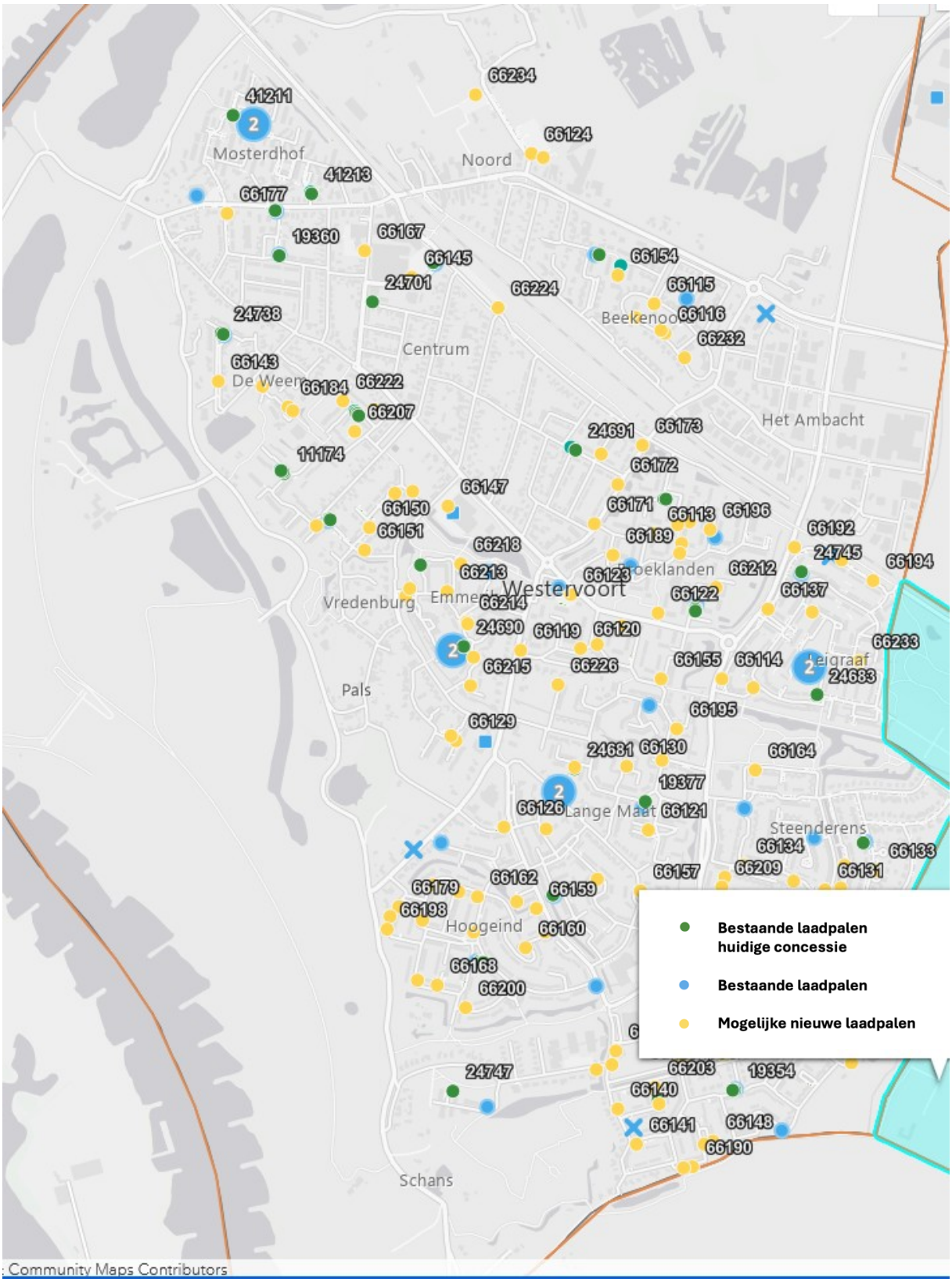
Bijlage 1 – Plankaart openbare laadpalen – Gemeente Westervoort

Op de plankaart worden de publieke laadpalen weergegeven in onze gemeente. De gele locaties zijn de plekken waar de komende jaren een laadpaal kan komen te staan als er een aanvraag komt, als een laadpaal veel gebruikt wordt, of als we proactief locaties bijplaatsen. De bestaande laadlocaties zijn weergegeven in blauw (eerder geplaatst) en groen (geplaatst in de huidige concessieperiode).

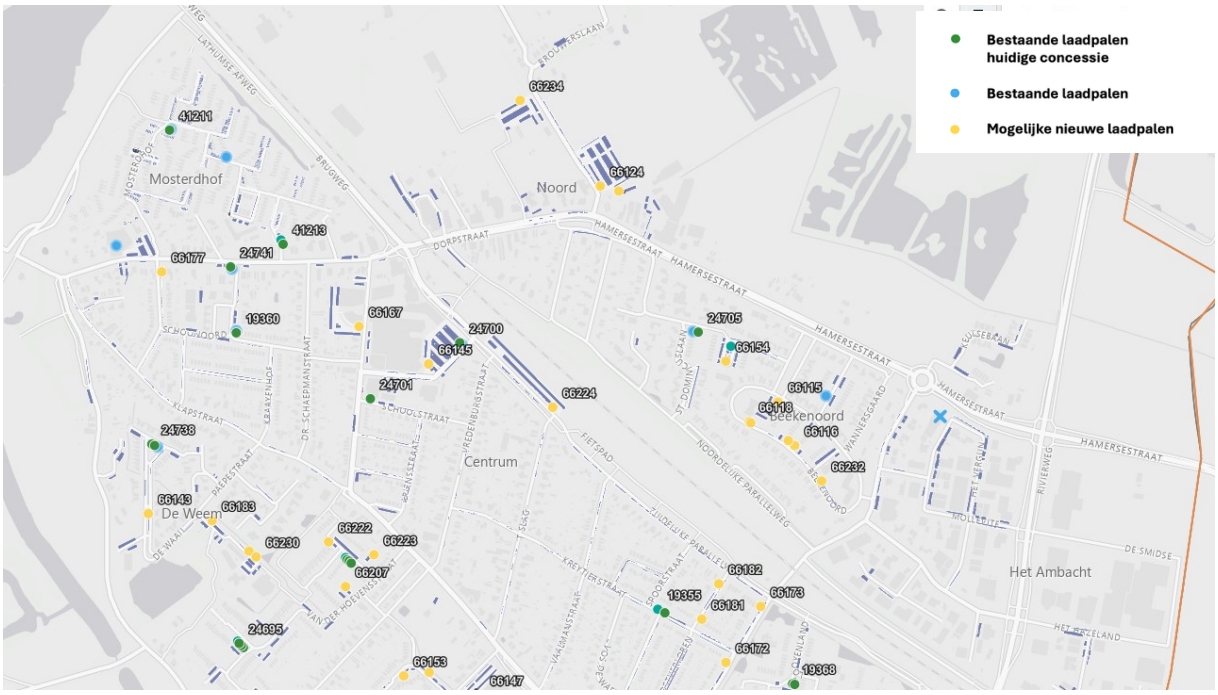
De hoeveelheid locaties is gebaseerd op de vraag die wij verwachten de komende jaren en de locaties zijn bepaald op basis van kennis en ervaring van de afgelopen jaren, de realisatiecriteria in de plaatsingsleidraad openbare laadinfrastructuur en de input uit het participatietraject dat in september en oktober 2025 heeft plaatsgevonden.

Hieronder is de plankaart weergegeven als overzichtskaart en een gedetailleerdere versie van de noordkant en zuidkant van Westervoort. Daar onder is ook een lijst met de nieuwe locaties te zien. Om in te zoomen op specifieke locaties kunt u de kaart ook online vinden: https://experience.arcgis.com/experience/0a5f646b52f749c39eaedd5ca6872008

Overzichtskaart Westervoort



Plankaart Westervoort noordkant



Plankaart Westervoort zuidkant



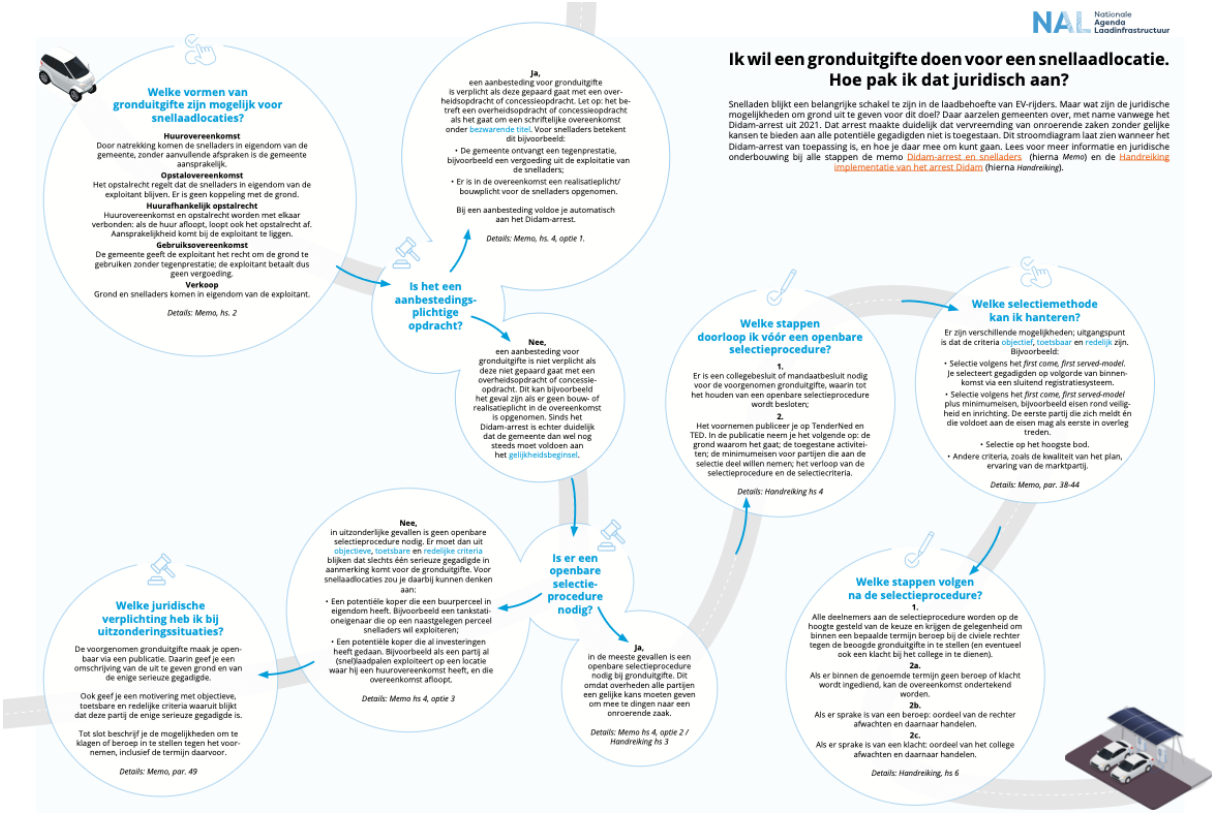
Locatieomschrijving (nabij):	X en Y coördinaat locatie:
Achter Koeweide nr. 53	51.95622850745042, 5.976717804425229
Arke Noachstraat tegenover nr. 45	51.953030832064705, 5.979057048905912
Beekenoord 1	51.96005360828536, 5.97781240940094
Beekenoord 35	51.96093619797855, 5.976093113422395
Beekenoord 85	51.9612783207704, 5.976642966270448
Beekenoord, hoek Wannersgaard	51.96125316700723, 5.976766679914349
Beekenoord links van nr. 68	51.960595436246976, 5.977155488872543
Beekenoord links van nr. 85	51.96066831119557, 5.977001446455388
Beekenoord voor nr. 35	51.960957353107794, 5.976053281823701
Begijneslag, hoek Klapstraat	51.95369361928992, 5.971945482870609
Begijneslag tegenover nr. 1	51.95372253165771, 5.974061530679156
Bergse Maat tegenover nr. 4	51.94973866741124, 5.976412181137214
Broeklanden links van nr. 41	51.95448961853327, 5.9767720514871225
Broeklanden parkeerterrein Jumbo	51.954921, 5.973727
Brouwerslaan 1A	51.96454815204221, 5.972453167063301
Brouwerslaan 2	51.964461, 5.972888
Brouwerslaan 7	51.96580768491002, 5.970524684506705
Brulleweide 111	51.95577293032703, 5.977599177910876
Busserstraat links van hoge Eind 14	51.94982471097767, 5.9712225336293745
De Clossei links van nr. 41	51.94564408882175, 5.977097758086954
De Ganzenpoel 42t	51.94675315897004, 5.980194211006165
De Ganzenpoel links van nr. 40	51.946876142236654, 5.980251416088042
De Gemeint rechts van nr. 19	51.95172165851668, 5.969628505908448
De Heege tegenover nr. 2	51.95113452789616, 5.975668457765277
De hoge Hoeve, hoek Lange Gewant	51.948393139647585, 5.982640740632789
De hoge Hoeve links van nr. 81	51.94819696122063, 5.983795169713979
De hoge Hoeve tegenover nr. 101	51.94881615489284, 5.984451835233688
De hoge Hoeve tegenover nr. 37	51.94894636251385, 5.9797802186989735
De hoge Hoeve tegenover nr. 65	51.948597945411144, 5.981545127448969
De Janswei rechts van nr. 65	51.94471171930936, 5.977507430828198
De Leigraaf links van nr. 1	51.95455874874022, 5.980711660615502
De Rosmolen 27	51.94490888561903, 5.975197217651591
De Rosmolen voor nr. 41	51.943651671504924, 5.975255977228847
De Rosmolen voor nr. 66	51.942876369010705, 5.975913187726122
De Rosmolen, hoek het Geerken	51.944620904690225, 5.9750505324415055

De Waaij tegenover nr. 14	51.95963615245995, 5.961313424669812
Die Denweide tegenover 87	51.944647, 5.983542
Dorpsplein bij stalling winkelwagens	51.961811020190225, 5.968301839173165
Drussuslaan voor nr. 7	51.94500014347444, 5.981831846385675
Duckers Boulant links van nr. 44	51.95117109153975, 5.973882973194122
Emmerik 5	51.956897, 5.969331
Engelenland, hoek Rhijnvelt	51.942914146253706, 5.978601058807644
Engelenland, hoek Rhijnvelt	51.94286304283535, 5.978285874716775
Goltackers links van nr. 64	51.956398764265764, 5.966613441445448
Goltackers rechts van nr. 73	51.95592787147191, 5.966432816134557
Goltackers tegenover nr. 15	51.95719801592286, 5.968168661319796
Goltackers tegenover nr. 26	51.95714900416181, 5.967536013686087
Hagland tegenover nr. 23	51.96189335845834, 5.9754955990666065
Halve Morgen tegenover nr. 36	51.95300336654535, 5.976888866125358
Halve Morgen tegenover nr. 41	51.954200578914836, 5.975533812204254
Heilweg tegenover nr. 52	51.948403582961014, 5.976110600857296
Hessepas, Hoek Gemeint	51.951826631075804, 5.969446115706525
Het Hoge Eind naast nr. 56	51.948038417499156, 5.972411050896447
Het Biezenweitje rechts van nr. 39	51.94718615294849, 5.971971728568885
Het Geerken 1	51.94451015362522, 5.974494983923238
Het Gilde links van nr. 1	51.948271818050074, 5.970320916348719
Het Gilde tegenover nr. 44	51.952924744761795, 5.970149305280305
Het Hoge Eind, links van nr. 68	51.94752650494311, 5.97274279744684
Het Jufferblock links van nr. 16	51.95103109097125, 5.980209273136427
Het Rietlandt tegenover nr. 8	51.94978115393648, 5.972777541424477
Jagerskamp links van nr. 40	51.952831528173235, 5.980167331209532
Kerkstraat, hoek parkeerplaats Lidl	51.962436, 5.96651
Kloeckenmorgen 26	51.94639769895939, 5.968887933539336
Lange Maat voor nr. 99	51.951270347406734, 5.976914836798828
Lentsenburg tegenover nr. 19	51.947541454115 83, 5.970203862910755
Liemersallee links van nr. 40	51.956448725493125, 5.974597741312444
Liemersallee rechts van nr. 18	51.95729666447082, 5.975441880391454
Liemersallee rechts van nr. 2	51.958148378706284, 5.976349233490895
Links van Brullenweide nr. 146	51.956011214449234, 5.977675472187902

Links van Brullenweide nr. 164	51.956475828949856, 5.977939281297126
Molencker tegenover nr. 23	51.94867421487954, 5.97460188252491
Molenlaan tegenover nr. 1	51.96335667094171, 5.961682546183218
Mommenkamp achter nr. 41	51.948205010001246, 5.971719183419524
Naast de Camp 15	51.9481290941247, 5.9675633300381055
Naast het Gilde 29	51.948571168302685, 5.968793531117726
Nicolaistraat hoek Kreytierstraat	51.957977245607744, 5.974832947286331
Nicolaistraat rechts van nr. 2	51.95850161403354, 5.975278608464168
Paepestraat	51.95896284753084, 5.963934672841422
Paepestraat	51.959413, 5.962714
Paepestraat voor nr. 58	51.95906081371125, 5.9637791418886845
Rechts van Brullenweide 101	51.956408890768245, 5.977482352053362
Rechts van het gilde 15	51.94840730018923, 5.96967433159232
Rechts van Kleine Steenkamp 2	51.946638997178866, 5.980177859425644
Rechts van Koeweide 11	51.95575874738976, 5.975233792452345
Rhijnvelt tegenover nr. 52	51.942376843420966, 5.977867783874156
Rhijnvelt tegenover nr. 58	51.94234006961325, 5.977578811671037
Scheisprong tegenover numer 40	51.956016609209954, 5.981799092013325
Scheisprong tegenover numer 64	51.95562902563303, 5.983320984661036
Scheisprong tegenover numer 92	51.95516362558224, 5.984464719728227
t Eeland tegenover nr. 1	51.951965133304306, 5.977450179652224
T.O. Halvemorgen 4	51.953794850974134, 5.974656006226268
Tegenover Brullenweide nr. 58	51.95651450416561, 5.978800129561336
Tegenover de Camp 21	51.94789748752919, 5.967239818847475
Tegenover de Camp 31A	51.9476019639059, 5.9671371166394245
Tegenover de Camp 38	51.94652600351828, 5.96823393236948
Tegenover De Commanderie 21	51.94590403677432, 5.969869787722629
Tegenover het Gilde 44 (42)	51.94777290519837, 5.968384820889963
Tiggelland voor nr. 11	51.9437587959959, 5.976708075647587
Tiggelland voor nr. 25	51.94411976443701, 5.976560552431966
Tullekens Hofstede, hoek Lange Griet	51.94486016905443, 5.97905619012652
Tylant tegenover nr. 22	51.95292777689884, 5.973257406700765
Uitterweert links van nr. 35	51.9461856453315, 5.97740295589963766205
Van der Hoevenstraat tegenover nr. 182	51.9564599449576, 5.964742394804788
Van der Hoevenstraat tegenover nr. 74	51.95850996692944, 5.966135620642138
Vicarije tegenover nr. 12	51.9486962920104, 5.979092944274404

Vicarije tegenover nr. 4	51.94848175245679, 5.978998209524619
Vockemaet tegenover nr. 24	51.94894946204487, 5.983352760787204
Vockemaet tegenover nr. 4	51.94839633189413, 5.983178189687816
Vrouwenslag tegenover nr. 50	51.95503239462842, 5.978868693206382
Wamelslant links van nr. 45	51.954990102564835, 5.969363238839792
Wamelslant tegenover nr. 126	51.95432859039002, 5.970043114830714
Wamelslant voor nr. 128	51.9542805512689, 5.970076196940147
Wamelslant voor nr. 2	51.95488993655401, 5.9678907998167245
Wamelslant voor nr. 61	51.95557885119938, 5.969818132488352
Wamelslant voor nr. 72	51.95354895006747, 5.9702926643767675
Wamelslant, hoek Emmerik	51.9550695997939, 5.968029395262194
Wolfsenwaard 55/57	51.95339010136173, 5.983906388282777
Wolfsenwaard tegenover nr. 7	51.954473960243305, 5.98227243907638
Wolter Visscherstraat rechts van nr. 32	51.95918912504559, 5.965737829610425
Wolter Visscherstraat voor nr. 6	51.95899769136822, 5.966852635169084
Zuidelijke parallelweg / het slag	51.961196, 5.971227

Bijlage 2 – Gronduitgifte snelladers



Link:
https://www.agendalaadinfrastructuur.nl/ondersteuning+gemeenten/documenten+en+links/documenten+in+bibliotheek/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=2624198