

Gorcumse Laadagenda

7 mei 2024
JOIN 771684

Gemeente Gorinchem

Gemeente Gorinchem in samenwerking met Arcadis Nederland B.V.

Voorwoord

Voor u ligt de Laadagenda[1] van onze prachtige stad.

Bij het opstellen van onze Omgevingsvisie hebben we altijd in gedachten gehouden dat iedereen moet kunnen meedoen. Niet alleen kijken we naar de fysieke aspecten, maar we belichten ook de zachte kant, die bijdraagt aan de leefbaarheid en sociale cohesie in onze stad. We willen de menselijke kant benadrukken en ervoor zorgen dat niemand wordt buitengesloten.
Deze gedachte houden we aan en mee we mee in alle ambitiedocumenten zoals onze Laadagenda.

Ook deze agenda gaat niet alleen over de korte termijn, maar het is een document dat ver vooruitkijkt in de toekomst. We willen dat zelfs onze kleinkinderen de positieve effecten van onze beslissingen kunnen ervaren. We bouwen aan een toekomstbestendige stad waar ook volgende generaties met plezier wonen en werken in Gorinchem.

Samen met mijn collega's en alle betrokken partijen, zetten we ons in om met deze laadagenda de omgevingsvisie tot leven te brengen. Laten we vol vertrouwen en vastberadenheid ook deze uitdagingen aangaan. Samen kunnen we Gorinchem laten bloeien en een leefomgeving creëren waar we trots op kunnen zijn.

Namens het college van burgemeester en wethouders,
Wethouder Fatih Polatli

---

[1] *Disclaimer*
In het kader van de Omgevingswet is de afspraak dat er naast de Omgevingsvisie geen nieuwe documenten genaamd visies worden opgesteld en vastgesteld. Deze worden allemaal onder de Omgevingsvisie ondergebracht als een themagericht programma. Echter is er op nationaal niveau afgesproken dat gemeenten een integrale laadvisie opstellen. Bij wijze van uitzondering, hanteren we wel onze gemeentelijke lijn zoals afgesproken in de Omgevingsvisie. Zo voorkomen we verwarring bij onze inwoners en gebruikers die met dit document moeten werken. We beseffen dat dit voor verwarring bij de rijksoverheid en provincie kan zorgen en nemen dit risico wel.

Begrippenlijst

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

Bi-directioneel laden: Bij bi-directioneel laden is het mogelijk om stroom vanuit de auto terug te leveren aan het stroomnet. De elektrische auto kan hierbij worden gebruikt als accu. De elektriciteit kan dus twee kanten op stromen: van het stroomnet naar de auto en van de auto naar het stroomnet.

EV-rijders: Berijders van elektrische voertuigen.

EV-prognosemodel: Een wetenschappelijk onderbouwd rekenmodel dat op buurtniveau de openbare laadbehoefte naar reguliere laadpalen bepaalt in 2025 en 2030

Charge Point Operator (CPO): De CPO is verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en exploitatie van laadpalen.

Didam arrest: In het Didam Arrest is vastgesteld dat overheidsinstanties bij vastgoedtransacties de beginselen van behoorlijk bestuur moeten naleven, waaronder transparantie en zorgvuldigheid. Dit betekent dat er niet zomaar 1 op 1 transacties mogen plaatsvinden.

Kortparkeerladen: Snelladen aan het begin van de snellaad range wordt 'kortparkeerladen' genoemd. Deze laadpalen worden vaak geplaatst op plekken waar de EV-rijder het laden kan combineren met een andere activiteit, zoals winkelen of vergaderen.

Laadpaal: Fysiek object met meestal twee laadpunten.

Laadplein: Een laadplein bestaat uit meer dan twee laadpunten voor elektrische voertuigen die een gedeelde netaansluiting hebben (bij publieke laadpalen) of die op een gedeelde groep achter de meter zitten.

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

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

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

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

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

Privaat laadpunt: Een laadpunt op eigen terrein.

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

Semipubliek toegankelijk laadpunt: Een laadpunt dat is opengesteld voor publiek op een private locatie. Bijvoorbeeld bij parkeergarages of tankstations. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn.

Slim laden: Brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Minimaal betekent dit dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog.

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

Tarifering: Instellen van een (verhoogd) parkeertarief om laadpaalkleven te voorkomen.

Total cost of ownership (TCO): Het totaalbedrag aan kosten voor de aanschaf en het bezit van een product of dienst gedurende de hele levenscyclus.

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.

Verlengde Privaat Aansluiting (VPA): Een privaat laadpunt op eigen terrein zonder oprit waarvan een kabel over het trottoir, in een kabelgoot of onder de stoep, door openbaar groen of over fietspaden etc. naar een elektrisch voertuig wordt gelegd.

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.

Inhoud

Voorwoord

Begrippenlijst

Samenvatting

1 Inleiding 3

1.1 Aanleiding 3

1.2 Gemeentelijke kaders en omgevingsvisie 3

1.3 Doel en scope laadagenda 4

1.4 Huidige situatie 4

2 Ladder van laden 6

2.1 Gebruikersgroepen 6

2.2 Uitrolstrategie 6

2.3 Uitbreiding met reguliere laadinfrastructuur 7

3 Kenmerken laadinfrastructuur 8

3.1 Typen laadinfrastructuur 8

3.2 Soorten laadpunten 8

3.3 Verlengd Privaat laadpunt 10

3.4 Monitoring 12

4 Uitvoeringsmodel 13

4.1 Reguliere laadinfrastructuur 13

4.2 Laadpleinen 13

4.3 Snelladers 13

5 Plaatsingsprocedure 15

5.1 Plaatsingsleidraad als kader 15

5.2 Opstellen van een digitale plankaart 15

5.3 Participatie van bewoners bij de locatiekeuze 16

5.4 Verkeersbesluit op basis van de plankaart 16

Bijlage A. Plaatsingsleidraad Gemeente Gorinchem 17

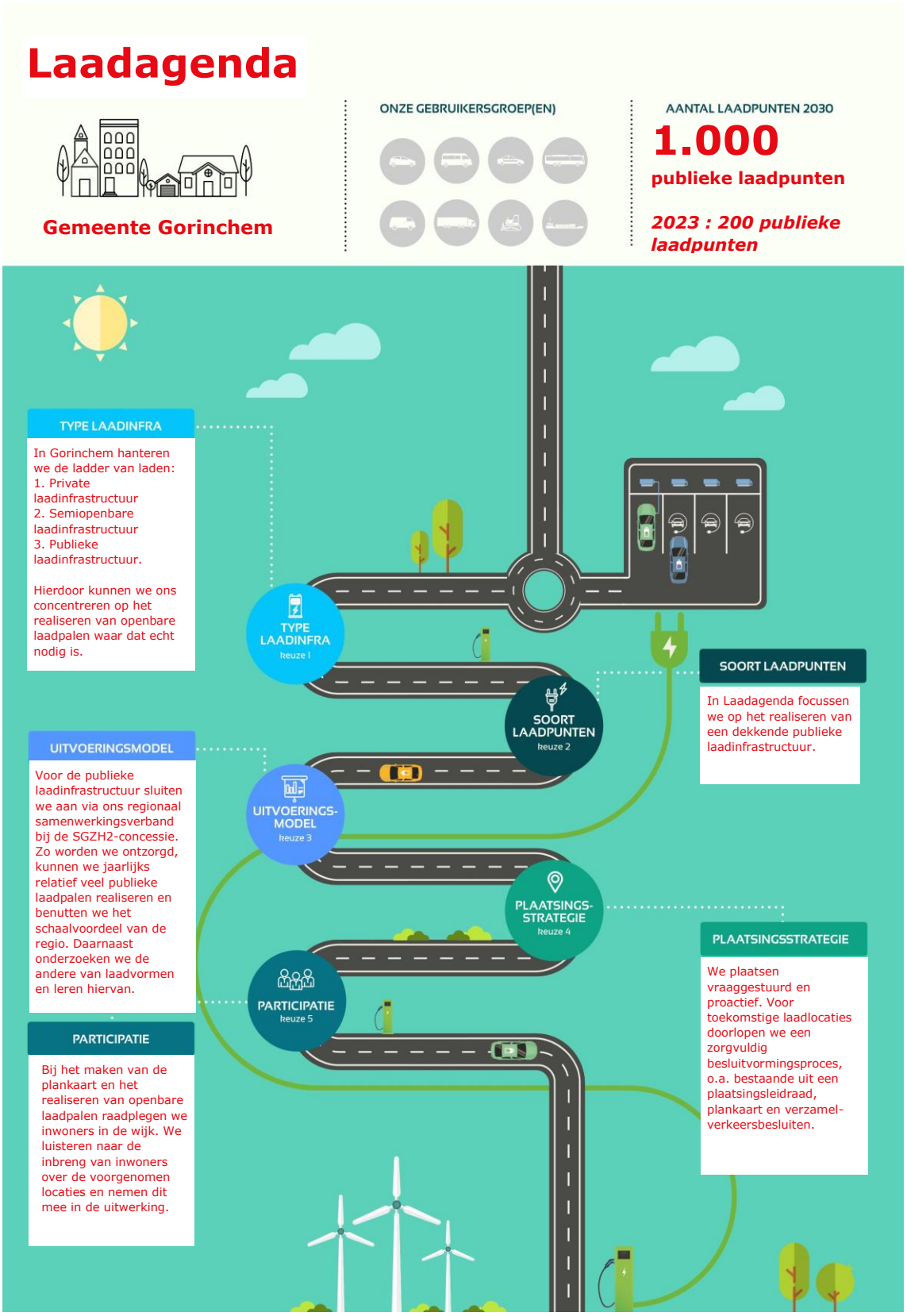
Bijlage B. EV-prognosemodel 18

Bijlage C. Gebruikersgroepen en gemeentelijke rol 20

Bijlage D. Energieontwikkelingen en Laadpaalgebruik 23

Samenvatting

Met deze Laadagenda willen we in onze stad Gorinchem richting geven aan het verder ontwikkelen tot een dekkend, toegankelijk, betaalbaar en veilig laadinfrastructuur voor een efficiënte uitrol en effectief gebruik voor (alle) elektrische voertuigen. In de infographic is onze laadlijn uitgestippeld.



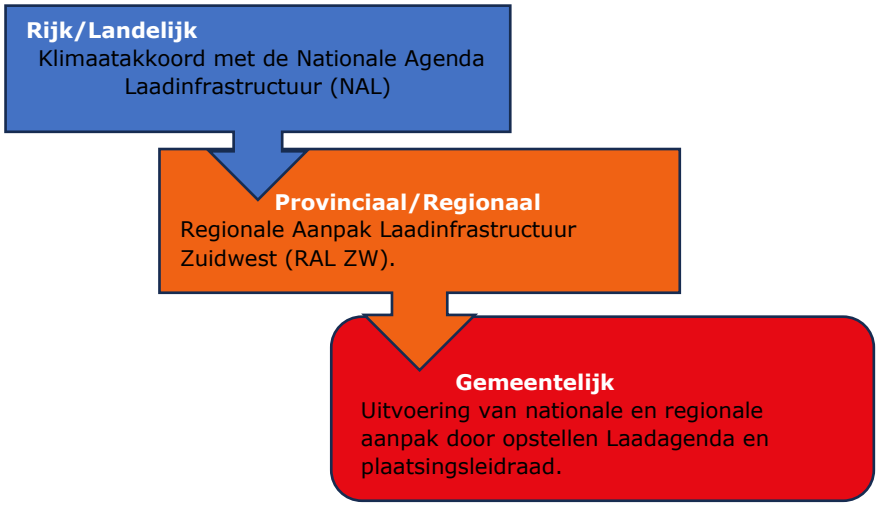
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het aantal elektrische voertuigen in Nederland neemt sterk toe, ook in onze gemeente. Dit is noodzakelijk om onze eigen en de landelijke klimaatdoelen te halen. Vanaf 2030, over 6 jaar, worden alle nieuw verkochte auto's emissieloos[2]. Dit geldt voor personenauto's én voor commerciële voertuigen, zoals bestelwagens.

Deze ontwikkeling vergt wel een uitgebreid laadinfrastructuur om te zorgen dat deze elektrische voertuigen effectief kunnen laden en functioneren. Ons mobiliteitssysteem moet meegaan in deze kwaliteitssprong voor de stad. We zetten daarom verder in op de transitie naar schone energie voor een duurzaam, gezond, veilig en slim mobiliteitssysteem in 2040 en toekomst. Dit betekent dat duurzame en gezonde vervoersvormen nog meer dan nu aantrekkelijke alternatieven worden voor de brandstof auto, denk hierbij aan elektrische auto's, fietsen en deelmobiliteit.

In kader van deze ontwikkeling is landelijk de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. De NAL richt zich op het realiseren van een landelijk dekkend, betrouwbaar en toegankelijk laadnetwerk voor elektrische voertuigen. Deze nationale missie wordt op regionaal niveau verder vormgegeven door de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur, voor onze regio Zuid-Holland, de RAL Zuidwest. Onze regionale aanpak gaat uit van de lokale kenmerken en behoeften en streeft naar een evenwichtige uitrol van laadpunten in zowel stedelijke als landelijke gebieden. Met nauwe samenwerking tussen lokale overheden, energieleveranciers en andere stakeholders.



Op ons gemeentelijk niveau vindt de vertaalslag van deze richtlijnen naar praktische uitvoering plaats in themagerichte programma's zoals programma Mobiliteit waar een Laadagenda met bijbehorende plaatsingsleidraad onder valt. Voor Gorinchem geeft een Laadagenda met bijbehorende plaatsingsleidraad richting aan de verdere ontwikkelingen tot een dekkend, toegankelijk, betaalbaar en veilig laadinfrastructuur voor een efficiënte uitrol en effectief gebruik voor (alle) elektrische voertuigen.

1.2 Gemeentelijke kaders en omgevingsvisie

Deze laadagenda raakt verschillende ambities en doelstellingen uit onze Omgevingsvisie Gorinchem 2050 waarmee we in de uitwerking rekening houden.

De volgende pijlers zijn van belang:

- Gorinchem zet in op een transitie naar schone energie.
- We zetten in op toekomstbestendig en duurzaam infrastructuur zoals een betere laadinfrastructuur, warmtenetten en een uitgebreid elektriciteitsnetwerk.
- We zetten in op duurzame en gezonde vervoersvormen zoals elektrische en waterstof gedreven auto's, fietsen en deelmobiliteit als alternatief voor de auto.

[2] *Afspraak uit het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' 2017-2021 en het nationale Klimaatakkoord.*

- Voor mobiliteit beperken we daarnaast het doorgaande auto- en vrachtverkeer door de stad door fysieke maatregelen en afspraken met bedrijven.
- We zetten in op een mobiliteitssysteem dat meegaat in de kwaliteitssprong naar een duurzaam, gezond, veilig en slim systeem voor de toekomst.

1.3 Doel en scope laadagenda

Het doel van deze laadagenda is om een strategie te bepalen waarmee we voor de komende jaren een houvast hebben bij de realisatie van onze laadinfrastructuur. Met de laadagenda 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. Zo willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

Om te zorgen dat de laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch vervoer zetten we in op de volgende doelenstellingen:

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

- **Toegankelijk:** Laadpunten moeten voor iedereen eenvoudig te gebruiken zijn. Daarom streven we ernaar dat de werkwijze en het gebruik van de laadinfrastructuur zoveel mogelijk is gestandaardiseerd.

- **Veilig:** Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid als digitale veiligheid oftewel cyber security.

- **Betaalbaar:** We streven ernaar dat laadsessies betaalbaar blijven.

Vanwege de snelle ontwikkelingen in de laadinfrastructuur heeft deze laadagenda een zichttermijn tot 2030. We herijken deze wanneer nodig, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op elk moment een passende laadinfrastructuur hebben.

1.4 Huidige situatie

In de huidige situatie heeft de gemeente Gorinchem in regionaal samenwerkingsverband met diverse gemeenten in Zuid-Holland een "Samenwerkingsovereenkomst Zuid-Hollandse gemeenten" (SGZH2) afgesloten en neemt deel aan de SGZH2-concessie. In deze concessie hebben we gezamenlijk uitgangspunten vastgelegd over het plaatsen en exploiteren van laadvoorzieningen in de openbare ruimte. Dit is via een openbare aanbesteding aan marktpartij Equans gegund.

Equans heeft als concessiehouder daarmee het alleenrecht voor de plaatsing van alle reguliere laadpalen tot 22 kW in de openbare ruimte van de gemeente Gorinchem. Voor deze concessie met Equans exploiteerde Allego tot 2022 via een vrijemarkt model laadpalen op ons grondgebied. Om de continuïteit in het leveren en uitbreiden van onze publieke laadinfrastructuur te garanderen, is het streven om zoveel mogelijk in regionaal samenwerkingsverband met de diverse gemeenten te blijven samenwerken.

Met ongeveer 200 publieke laadpunten voor personenauto's[3] in de gemeente Gorinchem zijn de eerste stappen gezet. Maar we staan pas aan het begin van de transitie naar elektrisch vervoer. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen op de weg de komende jaren fors gaat groeien, mede doordat er steeds meer betaalbare modellen beschikbaar zijn. Om de continuïteit in het leveren en uitbreiden van onze publieke laadinfrastructuur te garanderen, is het streven om zoveel mogelijk in regionaal samenwerkingsverband met de diverse gemeenten te blijven samenwerken.

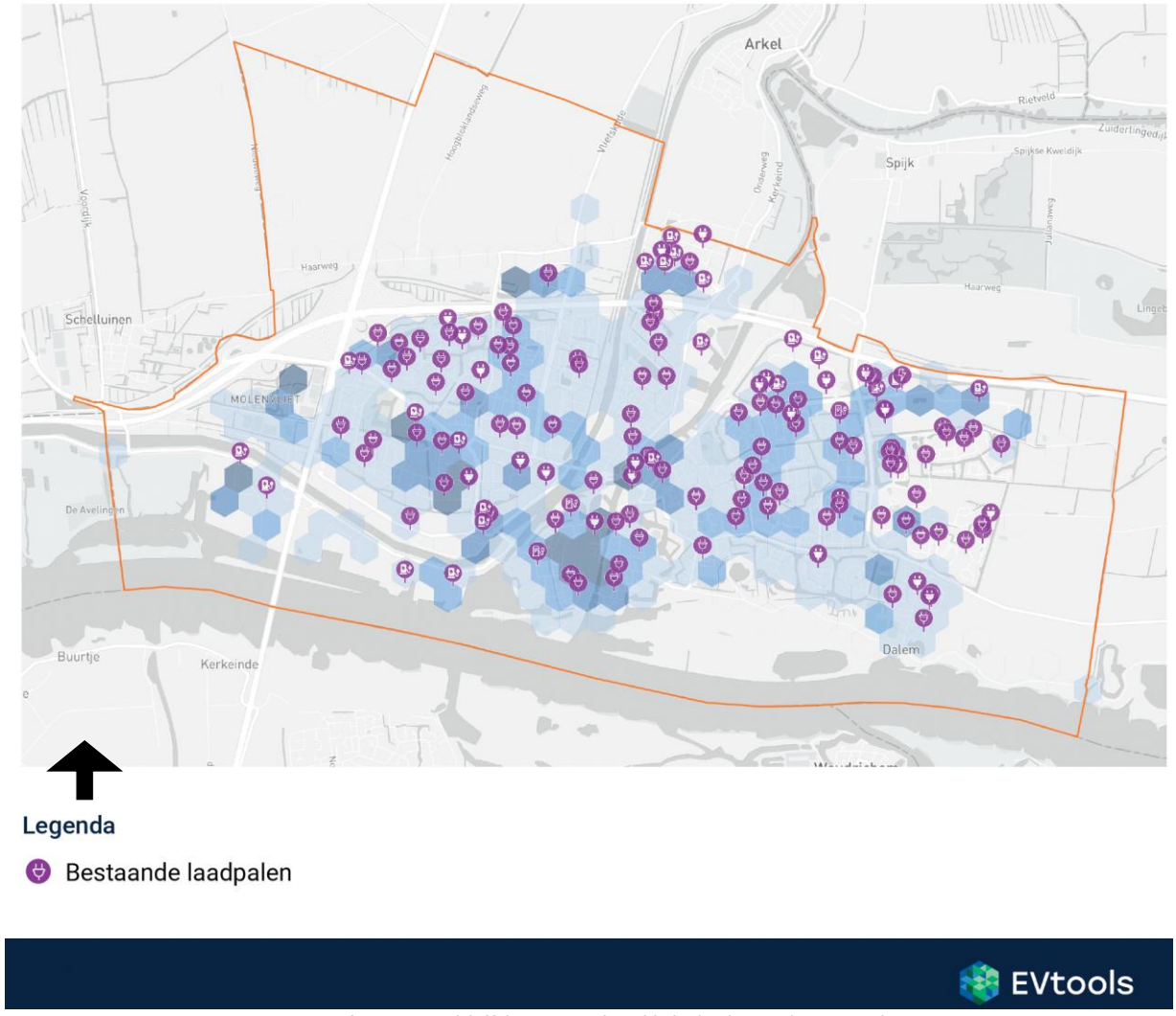
Sinds een aantal jaar werken we aan de uitrol van publieke laadinfrastructuur om te voorzien in de toenemende behoefte. We handelen dit nu vraaggestuurd met een verkeersbesluit af. Een laadpaal wordt pas geplaatst wanneer een bewoner een laadpaal aanvraagt. Met deze aanpak is er vaak veel

---

[3] 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.

weerstand vanuit de omwonenden. Deze weerstand heeft vaak betrekking op het ontnemen van de openbare parkeren in de directe omgeving van de aanvraag. Net zoals de aanvraag wordt ook de bezwaarprocedure op dit moment per casus behandeld. Dit is niet efficiënt en effectief voor het uitrolproces.

Onderstaande kaart geeft een indicatie van hoe het publieke laadnetwerk in de gemeente Gorinchem eruitziet.



Figuur 1: (Bron: EVtools) (februari 2024), Publieke laadnetwerk in Gorinchem

2 Ladder van laden

De Ladder van laden is de kern van deze laadagenda. In dit hoofdstuk beschrijven we onze strategie voor het realiseren van laadmogelijkheden in de stad. De gebruikersgroepen en uitrolstrategie staan centraal, daarnaast breiden we de komende jaren ook reguliere laadinfrastructuur verder uit.

2.1 Gebruikersgroepen

Deze laadagenda richt zich op verschillende gebruikersgroepen. De overstap naar elektrisch rijden verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenauto's is de overstap al volop gaande en hebben we redelijk zicht op wat er nodig is. We verwachten dat bestelwagens, taxi's en voertuigen voor het doelgroepenvervoer steeds meer overstappen naar elektrisch. Een deel van die voertuigen gaan 's avonds mee naar huis (net als bij fossiele brandstofauto's) en laadt in de wijk. In bijlage C gaan we verder in op de kenmerken en behoeftes van deze gebruikersgroepen en onze gemeentelijke rol.



Figuur 2: Gebruikersgroepen en gemeentelijke rol

2.2 Uitrolstrategie

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden hanteren we in Gorinchem de ladder van laden. Ons vertrekpunt is dat EV-rijders zoveel mogelijk op privaat terrein laden. In veel gevallen kan dit namelijk op de oprit. Wanneer de EV-rijder afhankelijk is van de openbare ruimte om zijn/haar voertuig te laden is er sprake van een openbare laadbehoefte. Dit geldt voor bewoners zonder eigen oprit en/of voor bezoekers/forenzen in gebieden waar geen openbaar toegankelijke parkeervoorziening is om te laden (bijvoorbeeld in parkeergarages).



Figuur 3: De Ladder van laden

De ladder van laden werkt als volgt:

1. In eerste instantie wordt een EV-rijder geacht op eigen terrein te laden (Privaat Laadpunt). Dit wordt als het meest wenselijk gezien, omdat dan de (parkeer)druk in de openbare ruimte niet onnodig toeneemt.

2. In tweede instantie heeft semi-openbaar laden prioriteit (Semi-publiek laadpunt), bijvoorbeeld in de parkeergarage om de hoek of bij een nabijgelegen bedrijf op het parkeerterrein dat zijn laadpunten heeft opengesteld voor derden.

3. Pas wanneer deze opties niet mogelijk zijn om de vraag naar laden voldoende te faciliteren, dan wordt de mogelijkheid geboden om in de openbare ruimte te laden (Publiek laadpunt).

2.3 Uitbreiding met reguliere laadinfrastructuur

Met de groei van het aantal nieuwe elektrische voertuigen en de opkomst van de tweedehandsmarkt is de verwachting dat alleen vraaggestuurd plaatsing van reguliere laadpalen vanwege de lange doorlooptijden niet langer voldoet. De behoefte om (ook) proactief uit te rollen (en daarmee voor de vraag uit te plaatsen) wordt steeds groter.
De gemeente Gorinchem breidt haar laadnetwerk van reguliere laadpalen daarom vraaggestuurd en proactief uit op de volgende wijzen:

- **Vraaggestuurd plaatsen.**
  Bewoners en forenzen kunnen een aanvraag indienen voor een openbaar laadpunt. Daarna zoeken we een geschikte locatie op basis van de op te stellen plankaart (zie hoofdstuk 5.2). We werken hierbij samen met de concessiehouder. Daarbij accepteren we dat de doorlooptijden langer zijn wegens bezwaar op het verkeersbesluit. We verwachten dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen en monitoren of dit problemen oplevert voor bezoekers.

- **Strategisch plaatsen.**
  Naast vraaggestuurd plaatsing willen we ook laadpunten kunnen realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen, zoals parkeerlocaties rondom de binnenstad en parkeerterreinen bij sportlocaties. Daarmee faciliteren we bezoekers van onze gemeente.

- **Plaatsing op basis van gebruiksdata.**
  Op sommige locaties hebben we al voldoende laadpunten in onze gemeente om de behoefte aan laadpunten te kunnen voorspellen. We gaan laadpunten plaatsen op basis van deze gebruiksdata. We focussen ons hierbij eerst op het creëren van een dekkend laadnetwerk met een goede spreiding van laadpalen, voordat we overgaan op clustering van laadpalen door direct naast een veelgebruikte laadpaal een extra laadpaal bij te plaatsen.

- **Plaatsing op basis van voorspellende data.**
  We gebruiken verschillende databronnen om de behoefte aan laadpunten te voorspellen. Op basis daarvan gaan we bij nieuwbouwlocaties laadpunten voor-de-vraag-uit plaatsen.

Voor strategisch plaatsen, plaatsing op basis van gebruiksdata en voorspellende data geldt in de huidige concessie dat geen bijdrage vanuit de Gemeente Gorinchem nodig is bij een minimaal verbruik van 2.000 kWh in 1 jaar. We focussen ons daarom op locaties die aan dit criterium voldoen.

3 Kenmerken laadinfrastructuur

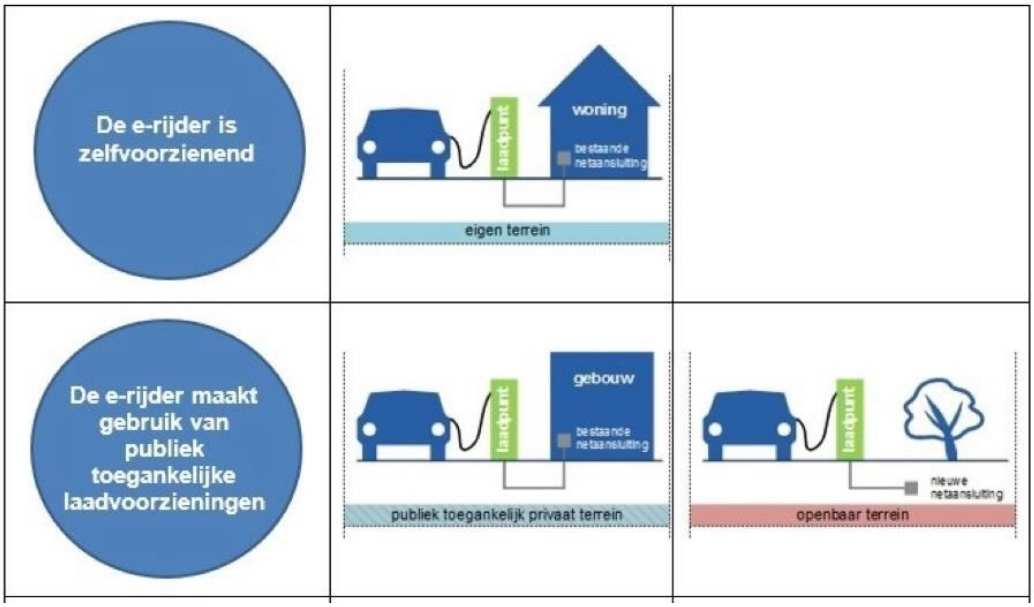
We onderscheiden laadinfrastructuur/ laadnetwerk naar twee kenmerken:

1. op wiens grond een laadpunt zich bevindt en
2. op welk vermogen geladen kan worden.

3.1 Typen laadinfrastructuur

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

- **Privaat laadpunt:** Een laadpunt op eigen terrein, aan huis of bij een bedrijf.
- **Semi-publiek laadpunt:** Een privaat laadpunt dat is opengesteld voor publiek. Denk aan parkeergarages, tankstations of horeca-locaties. Er kunnen beperkte toegangstijden van toepassing zijn.
- **Publiek laadpunt:** Een laadpunt dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten.



Figuur 4: (Bron: Agentschap NL Ministerie van Economische Zaken) (2013), type Laadinfrastructuur, Oplossingen voor gemeenten

3.2 Soorten laadpunten

Laadpunten kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren. Op basis van het aantal kilowatt (kW) worden verschillende laadpunten onderscheiden. De verschillende laadpunten zijn:

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 worden geclusterd op een laadplein.

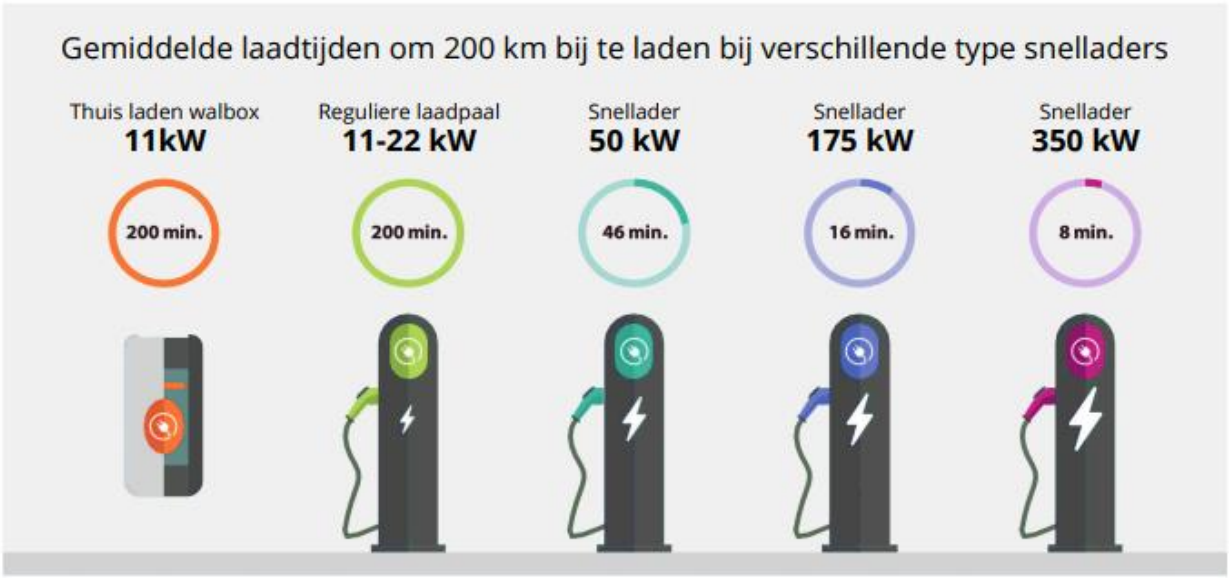
2. **Snelladen:** laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in kortere tijd kunnen opladen. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling. We onderscheiden drie subcategorieën:
   a. **Kortparkeerladen of semi-snelladen**
      Laadpunt met een vermogen tussen 50 en 125 kW, voornamelijk geschikt voor locaties

met een verblijfsduur van 30 tot 60 minuten, zoals supermarkten, bouwmarkten, sportscholen, hotels en vergaderlocaties.

b. **Ultrasnelladen voor personenvervoer**
Laadpunt met een vermogen tussen 125 en 350 kW. 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. De laadpunten zijn geschikt om grote voertuigen zoals vrachtwagens en bussen in korte tijd te laden.

Figuur 5 geeft een overzicht van de gemiddelde laadtijden van verschillende type (snel)laders.

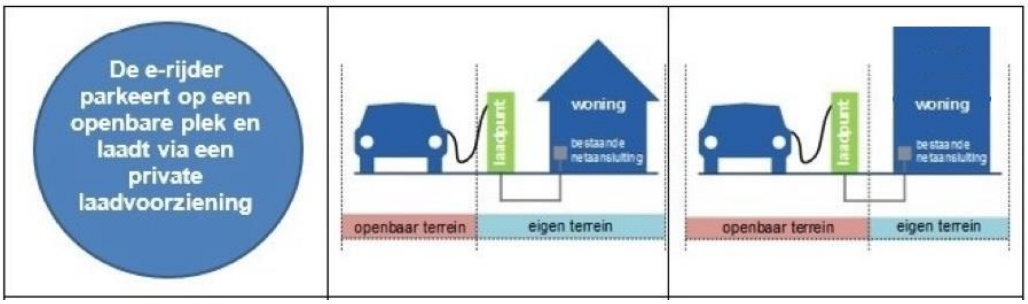


Figuur 5: Gemiddelde laadtijden om 200 km bij te laden bij verschillende type laders (Stappenplan Snelladers Gelderland)

Deze laatste categorie laadpunten, het zogenaamd snelladen, is duurder dan regulier laden. Het zorgt bovendien voor een grotere belasting op het netwerk dan regulier laden (tot meer dan 30 keer meer belastend). Snelladers zijn daarom vooral gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte, grote aantallen bezoekers en men bereid is daar meer voor te betalen. Denk bijvoorbeeld aan taxistandplaatsen of verzorgingsplaatsen langs de snelweg.

3.3 Verlengd Privaat laadpunt

Onder een privaat laadpunt verstaan we "een laadpunt op eigen terrein, aan huis of bij een bedrijf". Daarnaast bestaat ook de zogenaamde Verlengde Private Aansluitingen (VPA), of te wel de bekende laadkabel vanuit het eigen oplaadpunt die (afgedekt met een kabelgoot of de kabelmat) over het voetpad loopt.
Met de huidige energietransitie is het voor onze inwoners makkelijker geworden om ook een eigen steentje bij te dragen. Door bijvoorbeeld eigen stroom via zonnepanelen op daken van hun eengezinswoningen en/of appartementencomplex op te wekken. Hiermee ontstaan ook meteen verschillende nieuwe mogelijkheden en meerdere vormen van een privaat laadpunt bij (hoog- en laagbouw) woningen zonder eigen oprit. Figuur 6a geeft een voorbeeld aan van een VPA bij een eengezinswoningen en een appartementencomplex.



Figuur 6a: (Bron: Agentschap NL Ministerie van Economische Zaken) (2013), type Laadinfrastructuur, Oplossingen voor gemeenten

In onze gemeente leeft de vraag naar VPA en hoe met de mogelijkheden van de verschillende VPA's om te gaan. Want net zoals de transitie voor de verschillende openbare laadoplossingen verder doorontwikkelt, ontwikkelt ook de verlengde private aansluiting verder door.

Wat gaan we doen?	Wanneer gaan we dat doen?									
	2022 Q3	2022 Q4	2023 Q1	2023 Q2	2023 Q3	2023 Q4	2024 H1	2024 H2	2025	2026
5. We werken met partners aan oplossingen om het plaatsen van oplaadvoorzieningen in de openbare ruimte te versnellen. Daarnaast actualiseren we het laadpalenbeleid, waarbij we kijken naar de gehele opgave op gebied van laadinfrastructuur en onderzoeken we hoe we willen omgaan met voorzieningen voor snel laden en verlengde private aansluitingen (VPA).						CB				

Figuur 6b: (Bron: Gorinchem Collegeprogramma 2022-2026) (pag 27:H Leefbaarheid en buitenruimte)

Niet alleen bij ons maar ook elders in het land leeft dit vraagstuk en is ook op landelijk niveau door de NAL onderzocht[4]. Uit het onderzoek naar de VPA's is gebleken dat er met het openstellen van de publieke openbare ruimte voor privaat gebruik namelijk verschillende risico's op ruimtelijk, juridisch, organisatorisch, financieel en technisch (veiligheid) vlak met zich meebrengen.
Wegens deze aspecten geeft de NAL het landelijk advies aan gemeenten om terughoudend te zijn in het toestaan van VPA's. Maar omdat het wel of niet toestaan van een VPA daadwerkelijk een decentraal bevoegdheid is, heeft de NAL-afwegingskaders voor gemeenten opgesteld.

We nemen als gemeente de verantwoordelijkheid om in eerste instantie voor een basisnetwerk van publieke laadpunten voor de gebruikersgroepen bewoners en bezoekers te zorgen.
Daarbij houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente zodat op termijn iedereen moet kunnen meedoen, ook met deze transitie.

[4] https://nklnederland.nl/wp-content/uploads/2022/08/Afwegingskader-VPA_DEF.pdf

We zien echter ook de meerwaarde van de mogelijkheid voor inwoners om zelf een bijdrage te leveren aan de transitie naar elektrisch vervoer, ook als zij niet de mogelijkheid hebben om op eigen terrein te laden of gebruik te maken van een publieke laadpaal. VPA's mogelijk maken kan daarnaast zorgen voor een minder grote behoefte aan publieke laadpalen in de openbare ruimte. We staan dan ook in beginsel positief tegenover het mogelijk maken van VPA's in onze gemeente. Er bestaan verschillende varianten van VPA's. Om eenduidigheid in de stad te creëren gaan we uit van één variant, namelijk de kabelgoot of kabelmat.

Om VPA's daadwerkelijk mogelijk te kunnen maken, moeten regels worden opgesteld, waarin we opnemen hoe we omgaan met de aandachtspunten van VPA's. Deze regels werken we in de komende periode verder uit. Als blijkt dat dit inderdaad uitvoerbaar en haalbaar is, zullen deze worden verwerkt in een wijziging van het omgevingsplan, waarin deze regels vervolgens formeel worden vastgelegd. Deze wijziging van het omgevingsplan moet door de gemeenteraad worden vastgesteld.

In deze nadere uitwerking brengen we in beeld hoe we omgaan met de volgende aspecten van VPA's:

1. **Ruimtelijke aspecten**
    a. **Impact openbare ruimte:** Een groot deel van de risico's en verantwoordelijkheden komt bij de gemeente te liggen omdat de laadvoorziening bij VPA's deels in de openbare ruimte ligt.

    b. **Toegankelijkheid van de openbare ruimte:** De toegankelijkheid van de openbare ruimte, ook voor mindervaliden en ouderen, is een aandachtspunt bij VPA's. Zeker wanneer bewoners een kabel over de stoep trekken of gebruik maken van een kabelmat, dan vormt dit een obstakel.

    c. **Beschikbaarheid openbare parkeerplaats**: Onofficieel claimen van een openbare parkeerplaats. Dit kan een gevoel van ongelijkheid in de buurt veroorzaken

    d. **Gelijkheid tussen bewoners:** Sommige delen van een gemeente lenen zich niet goed voor VPA's. Dit is bijvoorbeeld aan de orde in de historische binnenstad of als de parkeerdruk hoog is. Of als de inrichting van de straat het bij de ene woning wel mogelijk is en bij de andere woning niet. Wanneer gemeenten onderscheid maken per buurt, zorgt dat voor ongelijkheid tussen bewoners en een niet-eenduidig beleid. Dit heeft op zijn beurt weer effect op het handhaven.

    e. **Nut en noodzaak VPA:** VPA's op lange termijn zorgt voor verrommeling van de openbare ruimte en heeft een negatief effect op het doorontwikkelen van een betaalbaar en toekomstbestendig openbaar laadnetwerk.

2. **Juridische aspecten**
    a. **Eigendom:** De eigenaar van de grond wordt ook eigenaar van de werken die op de grond zijn geplaatst en die duurzaam met de grond zijn verenigd. Deze vorm van eigendomsverkrijging heet natrekking (artikel 5:20 Burgerlijk Wetboek).
    De gemeente zal dus eigenaar worden van een object, die op/onder gemeentegrond is geplaatst voor een zeer lange termijn.

    b. **Aansprakelijkheid:** De gemeente die door natrekking eigenaar is van de laadpaal (of andere objecten), is ook aansprakelijk voor schade als die het gevolg is van de laadpaal. De gemeente heeft dan een risicoaansprakelijkheid op grond van artikel 6:174 Burgerlijk Wetboek.

    c. **Concessie:** We hebben concessie verleend aan een marktpartij met alleenrecht om publieke laadpalen in de gemeente te mogen plaatsen. VPA's en andere laadoplossingen op openbare grond is conform de concessie niet toegestaan en conflicteert met Elektriciteitswet.

3. **Veiligheidsafwegingen**
    a. **Verhoogd slip- en struikelgevaar:** verhoogd slip- en struikelgevaar omdat de bekabeling van de VPA een openbare weg of fietspad moet doorkruisen om een parkeerplaats te bereiken. En het loskomen van deze objecten door een valpartij.

    b. **Veiligheidsrisico:** Bij een VPA ligt het initiatief om laadinfrastructuur te realiseren vaak bij de bewoner. Er is dus minder toezicht op de kwaliteit van de gebruikte laadinfrastructuur, bekabeling en elektrotechnische aansluiting. Dit kan een veiligheidsrisico vormen.

3.4 Monitoring

Monitoring levert waardevolle inzichten op over onder meer de groei van elektrisch vervoer in onze gemeente, het gebruik van specifieke laadpunten, de laadinfrastructuur als geheel en de belasting van het energienetwerk.
Het gebruik van een laadpaal is door verschillende gegevens inzichtelijk te maken. Voorbeelden zijn het aantal laadsessies, het aantal unieke gebruikers, de hoeveelheid afgenomen kWh, de totale duur van een laadsessie en de totale duur van de periode waarin een voertuig aangesloten staat. In de concessieovereenkomst met de Charge Point Operator (CPO) leggen we vast welke data we willen ontvangen, en in welk format. Met behulp van de aangeleverde data bepalen we onder andere waar het laadnetwerk proactief uitgebreid kan worden (op basis van gebruiksdata).

4 Uitvoeringsmodel

In dit hoofdstuk bespreken we de type openbare laadinfrastructuur en de samenwerking met de markt bij de realisatie. In Gorinchem kiezen we voor een mix van laadoplossingen: reguliere laders, laadpleinen en waar mogelijk snellaadpunten. Om de laadbehoefte van EV-rijders op te vangen is minimaal een netwerk van publieke reguliere laadpunten nodig, aangevuld met snellaadpunten als aanvullende laadoplossing voor bijvoorbeeld bezoekers.

We onderscheiden twee typen uitvoeringsmodellen:

- **Concessiemodel voor reguliere laadinfrastructuur**, waarbij de versnelling van de uitbreiding valt binnen de huidige concessie. We benutten bij de uitbreiding van het reguliere laadnetwerk het schaalvoordeel van de concessie optimaal.

- **Onderzoeken en leren over laadpleinen en snellaadpunten**. Dit valt buiten de concessie. De ontwikkeling van dit soort laadinfrastructuur is nieuw voor Gorinchem. We onderzoeken, leren en indien mogelijk realiseren we deze in samenwerking met de regiopartners.

De verschillende types laadoplossingen zijn niet concurrerend maar complementair: er is een goede mix nodig van 'reguliere' en 'snelle' laadpunten om de transitie naar duurzame mobiliteit mogelijk te maken.

4.1 Reguliere laadinfrastructuur

De uitbreiding van het laadnetwerk doen we in samenwerking met de Regio via de SGZH2-concessie. Eén CPO, b
Equans, krijgt hierbij het exclusieve plaatsingsrecht voor het realiseren, beheren, onderhouden en exploiteren van reguliere laadpalen. We kiezen voor deze samenwerking omdat er zo gestuurd kan worden op een gunstige laadprijs. Hiernaast is het door de collectieve aanbesteding via deze concessie voor CPO's aantrekkelijk om in te schrijven en ontstaat er een goede verhouding tussen prijs en kwaliteit.

4.2 Laadpleinen

Reguliere laadpalen kunnen los worden geplaatst, of geclusterd in een laadplein. Laadpleinen met meer dan (3) laadpalen vallen buiten de concessie voor reguliere laadpalen. De aanleg van laadpleinen is weliswaar in eerste instantie complexer, maar met name op locaties waar meerdere gebruikers tegelijk willen laden heeft een laadplein onze voorkeur. Op deze manier beperken we de ruimtelijke impact elders en voorkomen we zoekverkeer van EV-rijders op zoek naar een beschikbare laadpaal. Laadpleinen worden buiten de huidige concessie gerealiseerd.

We onderzoeken daarom als gemeente in een apart traject welke locaties hiervoor geschikt zijn. We gaan hierbij zo veel mogelijk uit van de realisatie van laadpleinen op huidige parkeerlocaties en het zo min mogelijk opheffen van groene ruimte. Voor het realiseren van deze laadpleinen doorlopen we een apart inkooptraject. Uitgangspunt hierbij is dat het risico bij de markt ligt en laadtarief gelijk is aan reguliere laadpalen.

4.3 Snelladers

Terwijl reguliere laadpalen vooral een rol vervullen naar de directe omgeving, vindt snelladen vooral plaats langs corridors. We staan als gemeente positief tegenover de ontwikkeling van snelladers. Wel volgen we in eerste instantie volgen de ladder van laden, dat wil zeggen dat we de realisatie van snelladers op private grond indien mogelijk eerst stimuleren.

Snelladers geven namelijk een mate van laadzekerheid in aanvulling op het reguliere laadnetwerk. Snelladers vallen buiten de concessie voor reguliere laadpalen en realisatie in samenwerking met de markt behoeft daarom, net als bij laadpleinen, een andere aanpak. Momenteel zijn er vijf semipublieke snellaadpalen beschikbaar bij de Van der Valk en is er een semipublieke snellaadlocatie in ontwikkeling op bedrijventerrein Avelingen-Oost. Als gemeente zetten we voor openbare snellaadlocaties in op strategische locaties. Om de ontwikkeling van snelladers binnen de

gemeente zoveel mogelijk te stimuleren, onderzoeken we daarom welke openbare locaties geschikt zijn.
Hierbij maken we specifiek onderscheid tussen locaties waarvoor kortparkeerladers geschikt zijn, zoals bij bezoekerslocaties, en locaties die geschikt zijn voor ultrasnelladers, zoals plaatsen langs corridors. Vanwege de zwaardere netaansluiting die snelladers nodig hebben, nemen we bij het selecteren van geschikte locaties vroegtijdig contact op met de netbeheerder.

De uiteindelijke realisatie van snellaadlocaties op openbaar terrein laten we over aan de markt. Het privaatrechtelijk overzetten van de grond/ het Didam-arrest in acht nemend zijn we terughoudend en zeer beperkt in het 1-op-1 afspraken maken met een marktpartij. Als overheid moeten we waarborgen dat vastgoedtransacties eerlijk en gelijkwaardig verlopen voor alle betrokken partijen. We zijn daarom genoodzaakt om de realisatie van snellaadinfrastructuur op publieke gronden in de markt te zetten. Dit betekent dat we niet in kunnen gaan op individuele initiatieven voor realisatie van snellaadinfrastructuur op publieke grond. Aansluitend op het onderzoek naar geschikte locaties doen we daarom onderzoek naar wat de beste wijze is om geselecteerde locaties via een tender in de markt te zetten.

5 Plaatsingsprocedure

Om de uitrolstrategie in de praktijk te kunnen brengen, doorlopen we een zorgvuldig besluitvormingsproces om tot potentiële locaties voor laadpalen te komen. Dit proces bestaat uit de volgende stappen die in dit hoofdstuk nader worden toegelicht:

1. **Plaatsingsleidraad als kader voor het aanwijzen van geschikte locaties.**
2. **Aanwijzen van geschikte locaties voor openbare laadpalen op de digitale plankaart.**
3. **Aanscherpen van de digitale plankaart op basis van input van bewoners bij de locatiekeuze.**
4. **Vaststellen van digitale plankaart en nemen van (verzamel)verkeersbesluit.**

5.1 Plaatsingsleidraad als kader

Bij het plaatsen van reguliere laadinfrastructuur houden we rekening met een goede spreiding van laadpalen over de gemeente. Om geschikte locaties voor openbare laadinfrastructuur aan te wijzen moet er ook duidelijkheid zijn op basis van welke (ruimtelijke) kaders en afwegingen bepaald wordt of een locatie geschikt is. Deze kaders en afwegingen hebben we opgenomen in de plaatsingsleidraad (zie bijlage A).

We gebruiken de criteria in de plaatsingsleidraad om laadlocaties te toetsen. In sommige gevallen zal er in een gebied, waar wel vraag is naar openbare laadpalen, geen locatie zijn die volledig geschikt is en aan alle criteria uit de plaatsingsleidraad voldoet. We behouden daarom de mogelijkheid om in sommige gevallen beargumenteerd van de plaatsingsleidraad af te wijken, bijvoorbeeld als er in een gebied geen (geschikte) haakse parkeervakken beschikbaar zijn. In deze situatie kan het zo zijn dat de laadpaal toch bij een langsparkeervak komt te staan.
Ook de parkeerdruk is geen reden voor het wel of niet plaatsen van een laadpaal. Omdat een laadplek in de nachtelijke uren (als de parkeerdruk het hoogst is in woonstraten) ook als parkeerplek fungeert, is deze beperkt van invloed op de totale parkeerdruk in een buurt. Het aspect parkeerdruk is daarom geen argument voor wel of niet een locatie te kiezen, en is dus niet als extra verduidelijking meegenomen in de plaatsingsleidraad.

5.2 Opstellen van een digitale plankaart

Voor de verdere uitbreiding van het laadnetwerk van reguliere laadpunten in Gorinchem stellen we een locatiekaart, ofwel digitale plankaart op. Deze baseren we op de prognose, kaders en plaatsingsleidraad die de gemeente en de CPO scheppen voor het plaatsen van laadpalen. Door een plankaart op te stellen, zijn in één keer alle locaties aangewezen die nodig zijn voor het realiseren van een dekkend laadnetwerk. Hierbij wordt onder andere rekening gehouden met de dekking en spreiding van het netwerk.

We gaan niet meteen alle locaties op de plankaart ontwikkelen, maar de plankaart vormt wel de basis voor uitbreiding van het huidige laadnetwerk. Als een nieuwe aanvraag binnenkomt, kan deze snel worden behandeld omdat er reeds geschikte locaties op de plankaart zijn aangewezen. Ook is het mogelijk om proactief laadpunten te plaatsen op locaties waarvoor nog geen aanvraag is gedaan, maar waarvan wel wordt verwacht dat er een grote laadbehoefte is of zal ontstaan.

In het proces om tot een plankaart te komen stemmen we af met de netbeheerder. We toetsen samen met Stedin of de locaties op de plankaart ook aangesloten kunnen worden op het netwerk en aan al hun criteria voldoen. Voor de netbeheerder betekent dit dat zij meer en eerder inzicht hebben in de opgave waar zij als netbeheerder voor staan.

Uiteindelijk zorgt deze plankaart voor een versnelling van de uitrol van de laadinfrastructuur. E-rijders hoeven na aanvraag namelijk minder lang op een laadpunt te wachten doordat we potentiële locaties in beeld hebben. We herijken de plankaart als gemeente iedere twee jaar, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen. We gebruiken de plankaart voor de uitrol van reguliere laadpalen en laadpleinen. De potentiële locaties van snelladers behandelen we buiten de locatiekaart om.

5.3 Participatie van bewoners bij de locatiekeuze

We vinden het belangrijk dat inwoners goed en vroegtijdig geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. We informeren inwoners daarom tijdig wanneer er een laadpaal in hun directe omgeving wordt geplaatst en vragen hen om advies bij het opstellen van de plankaart. Wanneer de plankaart in concept is opgesteld vragen we onze inwoners om te reageren op de voorgenomen locaties voor laadpunten en om eventuele suggesties aan te dragen. We behouden echter de mogelijkheid om beargumenteerd van voorstellen af te wijken. Na het opstellen van de plankaart en het verwerken van de reacties van onze inwoners, publiceren we de digitale Gorcumse plankaart.

5.4 Verkeersbesluit op basis van de plankaart

Het nemen van een verkeersbesluit voor laadlocaties is noodzakelijk om parkeervakken aan te wijzen bedoeld voor het opladen van elektrische voertuigen. Hiervoor worden dan verkeersborden E8c geplaatst (conform model van bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990). Zonder dit verkeersbord kan er niet gehandhaafd worden. Na het nemen van het verkeersbesluit of een verzamelverkeersbesluit blijft, naast het aanwijzen van het parkeervak voor het opladen van elektrische voertuigen, het geldende parkeerregime van kracht. Dit geldt voor bijvoorbeeld parkeervakken in een betaald parkeerzone en/of een blauwe zone.
Bij vraaggestuurde plaatsing van laadpalen werken we met individuele verkeersbesluiten en starten we de procedure op zodra een aanvraag is goedgekeurd. Bij proactieve plaatsing werken we met verzamelverkeersbesluiten waarbij we meerdere laadlocaties in één besluit aanwijzen.



Figuur 7: RVV Verkeersbord E08c

Door met een locatiekaart en verzamelverkeersbesluiten voor proactief te plaatsen laadpalen te werken, kunnen we bij nieuwe laadlocaties sneller een laadplek aanwijzen. We beseffen dat er situaties kunnen voordoen die toch buiten de locatiekaart om maatwerk verlangen. In dat geval wordt er een nieuwe locatie geselecteerd en een verkeerbesluit voorbereid. We accepteren dat de doorlooptijd van het plaatsingsproces dan langer is.

Daarnaast kunnen andere ontwikkelingen, zoals herstructurering van een gebied ervoor zorgen dat een locatie niet meer geschikt is. Er kan dan van de locatiekaart worden afgeweken. In dat geval wordt er een maatwerkoplossing gezocht. Om deze oplossing te realiseren moet er een aanvullend verkeersbesluit worden genomen. Op deze manier worden ook in uitzonderingsgevallen de uitgangspunten en aanpak in deze Laadagenda gevolgd om een dekkend laadnetwerk in de gemeente Gorinchem te realiseren.

Bijlage A. Plaatsingsleidraad Gemeente Gorinchem

Om geschikte locaties voor openbare laadinfrastructuur aan te wijzen moet er duidelijkheid zijn op basis van welke kaders en afwegingen bepaald wordt of een locatie geschikt is. Deze kaders en afwegingen hebben we opgenomen in onze plaatsingsleidraad om laadlocaties te toetsen. Afwijken van de criteria in de plaatsingsleidraad kan in uitzonderlijke gevallen.

In geval van **vraaggestuurde** plaatsing:

- De aanvrager heeft geen ruimte om een laadvoorziening op eigen terrein (oprit, garage) te realiseren;
- De loopafstand van het woonadres tot de laadpaal is maximaal 250 meter;
- Bij een aanvraag van een laadpaal of uitbreidingsverzoek waarbij voor de aanvrager tevens een persoonlijke invalideparkeerplaats beschikbaar is, wordt de norm als bedoeld in de regeling gehandicaptenparkeerkaart als uitgangspunt gebruikt om zo mogelijk een laadpaal binnen deze afstand te plaatsen. Dit betekent dat het laadvak niet gekoppeld wordt aan de invalideparkeerplaats.

In geval van **proactieve** plaatsing:

- Uit datastudies blijkt dat:
    - Er nu een laadvraag is op een locatie waar nog geen laadpaal is gerealiseerd;
    - De laadvraag in de nabije toekomst zal stijgen.

In **alle** gevallen:

- De milieubelangen (energietransitie) wegen bij het plaatsen van een laadpaal zwaarder dan de mogelijke/lichte verhoging van de parkeerdruk;
- Er wordt bij voorkeur een laadpaal geplaatst bij haakse parkeervakken, tenzij dit niet anders mogelijk is;
- Voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte dient de vrije doorgang op het trottoir tenminste 120cm na plaatsing van de laadpaal te blijven;
- De laadpaal wordt niet direct voor een deur of raam geplaatst, maar bij voorkeur voor een blinde muur of in een parkeerkoffer;
- De laadpaal wordt op een verkeersveilige plaats ingepast en mag de verkeersstromen niet beïnvloeden;
- De laadpaal wordt bij voorkeur niet langs een gebiedsontsluitingsweg geplaatst;
- De laadpaal wordt niet langs wegen met een snelheidsregime van hoger dan 50 km/h geplaatst;
- De laadpaal dient tenminste twee parkeervakken te kunnen bedienen en wordt ook als zodanig aangewezen;
    a. indien uit monitoring blijkt dat het verbruik lager is dan 2.000 kWh/jaar, wordt het verkeersbesluit voor één parkeervak ingetrokken;
    b. indien er al een laadpaal geplaatst waar er sprake is van een verbruik hoger dan 2.500 kW/h kwartaal (of 10.000 kW/h jaar), wordt de laadcapaciteit uitgebreid;
- Er dienen geen geplande werkzaamheden op de laadlocatie te zijn. De gemeente stelt zich zo goed mogelijk op de hoogte van eventueel geplande werkzaamheden in het gebied om te voorkomen dat laadobjecten op korte termijn verwijderd en/of verplaatst dienen te worden;
- De laadpaal wordt ten minste 3 meter van de stam van de boom geplaatst en niet onder een boomkroon;
- De laadpaal wordt bij voorkeur niet in een haag en/of ook niet in het groen geplaatst;
- Er zijn geen technische belemmeringen vanuit de netbeheerder;
- Een laagspanningskabel bevindt zich op maximaal 25 meter van de beoogde laadpaal;
- Bij plaatsing wordt rekening met voldoende ruimte voor (onderhouds)werkzaamheden aan het Laadobject zoals de bereikbaarheid van het serviceluik (inclusief cilinderslot) en de geïntegreerde netaansluiting gehouden;
- De laadpaal wordt zo geplaatst dat de sockets en RFID-reader voor de gebruikers goed bereikbaar zijn;

Laadpalen in de binnenstad worden vanwege het historisch stadsgezicht geclusterd op de volgende locaties:

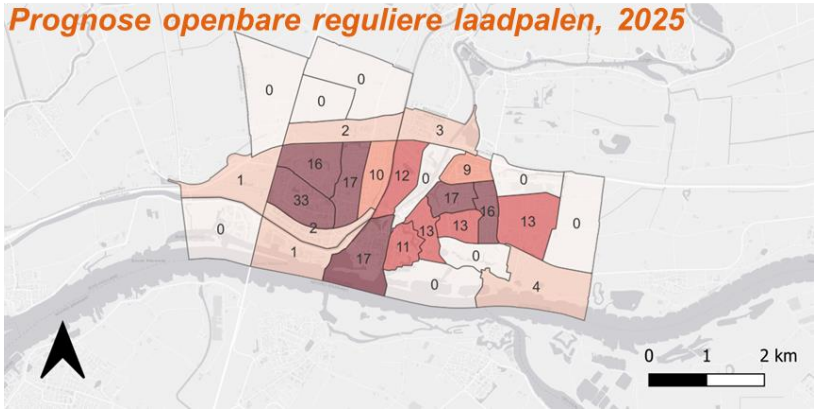
- Parkeerterrein Paardenwater
- Parkeerterrein Bagijnenwal
- Parkeerterrein Buiten de Waterpoort
- Parkeerterrein Stadhuisplein
- Parkeerterrein Smakheul
- Parkeergarage Kweeklust
- Parkeergarage Kazerneplein
- Kanselpoortweg
- Vijfde uitgang
- Parkeerterrein Balensteiger
- Schuttersgracht (parkeerkoffer bij Krabsteeg/Schuttersgracht 37-77

Bijlage B. EV-prognosemodel

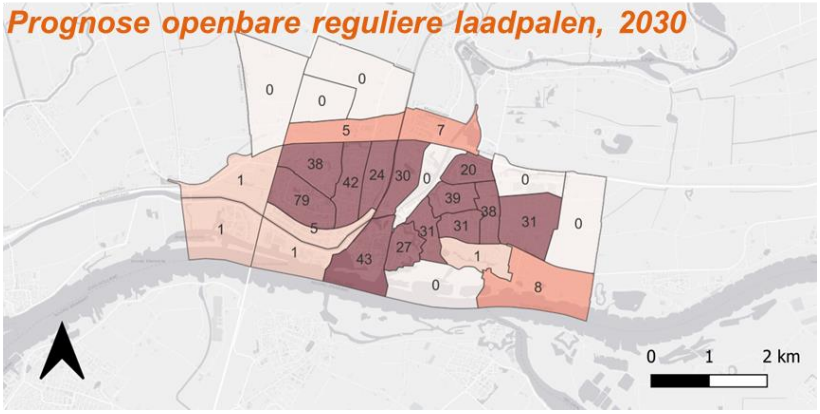
Om inzicht te krijgen in hoeveel laadpunten er nodig zijn, hebben we gebruik gemaakt van het EV-prognosemodel van Arcadis[5] en de laadprognoses van ElaadNL. Zo maken we de opgave voor de komende periode concreet. Het doel is daarbij niet om het aantal voorspelde laadpunten te realiseren, maar om te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit en om de ontwikkeling van elektrisch vervoer niet te beperken.

Het EV-prognosemodel is een rekenmodel dat op buurtniveau de openbare laadbehoefte naar reguliere laadpalen bepaalt in 2025 en 2030. Dit model richt zich op bewoners, bezoekers, forenzen, bestelwagens, taxi's en deelauto's. Voor bewoners is rekening gehouden met het inkomen, het al dan niet hebben van een eigen oprit en de veranderende 'buying curve' over de jaren aangezien een steeds bredere groep mensen een elektrische auto zal gaan kopen. De laadvraag voor bezoekers is gebaseerd op de bezoeklocaties, functie, oppervlakte en CROW-kengetallen van parkeren. De laadvraag voor forenzen is gebaseerd op KvK-gegevens en de SBI-klasse van de werklocaties. De vraag naar snelladen in 2025 en 2030 is gebaseerd op de prognoses van ElaadNL, de zogenoemde Outlooks van 2021 voor 2025 en 2030.

In november 2023 bevinden zich circa 100 publieke laadpalen (200 laadpunten) in gemeente Gorinchem, waarvan 24 semipublieke snellaadpalen bij het bedrijventerrein Avelingen-Oost. Ook bij het Van der Valk Hotel en het Beatrixziekenhuis staan er een aantal semipublieke snellaadpalen. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's (bewoners, bezoekers en forensen), bestelwagens en taxi's te voorzien zijn circa 210 laadpalen (420 laadpunten) nodig. In 2030 zijn circa 500 laadpalen (1.000 laadpunten) nodig voor deze gebruikersgroepen. De geografische spreiding van de laadbehoefte is voor 2025 en 2030 per buurt weergegeven in figuur 8 en figuur 9.



Figuur 8: Prognose van totaal aantal benodigde openbare reguliere laadpalen in de gemeente Gorinchem in 2025



Figuur 9: Prognose van totaal aantal benodigde openbare reguliere laadpalen in de gemeente Gorinchem in 2030

[5] *Dit is ontwikkeld in samenwerking met de Hogeschool van Amsterdam en de TU Eindhoven*

Om te voorzien in de toekomstige laadbehoefte is dus een forse toename van het totaal aantal laadpunten en daarmee ook publieke laadpunten nodig. Het is de verwachting dat er verhoudingsgewijs minder laadpunten per elektrische auto nodig zijn dan in de huidige situatie, doordat de actieradius van nieuwe elektrische auto's groter wordt en daardoor minder frequent hoeven te laden.

Bijlage C. Gebruikersgroepen en gemeentelijke rol

Gorinchem 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, doelgroepenvervoer en taxi's op welke laadoplossingen we inzetten. Figuur 10 geeft een overzicht van de verschillende gebruikersgroepen en onze gemeentelijke rol. De toelichting per gebruikersgroep volgt daarna. Voor de gebruikersgroepen die we nu niet meenemen in onze laadagenda geldt dat we de ontwikkelingen volgen en indien nodig onze visie en ons beleid aanpassen.



Figuur 10: Gebruikersgroepen en gemeentelijke rol

Personenauto's

Voor personenauto's hebben we als gemeente een **faciliterende rol**. Elektrisch rijders moeten zich geen zorgen hoeven maken over laadinfrastructuur. Daarom garanderen we publieke laadinfrastructuur voor elektrisch rijders die niet op eigen terrein kunnen laden. We reageren op aanvragen voor publieke laadpalen en maken laadvoorzieningen in de openbare ruimte mogelijk. Voor personenauto's 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 parkeergelegenheid 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. Daarnaast stimuleren we het openstellen van private en semipublieke laadpunten voor derden. We nemen als gemeente een informerende en coördinerende rol, maar leveren geen financiële bijdrage.

- **Bezoekers recreatief.**
  Hieronder valt bezoek aan vrienden en familie maar ook bezoek aan recreatieve locaties en het centrum van Gorinchem. 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 van recreatieve locaties en het centrumgebied wordt zoveel mogelijk ingevuld door laadpalen op private en semipublieke locaties, zoals in parkeergarages. Dit wordt waar nodig aangevuld met strategisch gelegen publieke laadpunten op parkeerterreinen nabij de betreffende recreatieve locatie.

- **Bezoekers werk.**
  De laadbehoefte van werkgerelateerd bezoek wordt waar mogelijk ingevuld met private en semipublieke laadpunten bij onder andere kantorencomplexen. Op locaties waar daarvoor geen mogelijkheden zijn, richten we ons op de strategische aanleg van reguliere laadpunten, bij voorkeur op publieke parkeerterreinen en in parkeergarages.

- **Deelmobiliteit.**
  Als een deelauto-pilot van start gaat en vanuit de aanbieder de wens is om volledig elektrisch te zijn dan stellen we ons faciliterend op door een gereserveerde parkeerplaats aan te bieden. We verplichten het gebruik van elektrische auto's echter niet en spelen geen rol in de financiering van de laadpaal. In de huidige concessie is het voor aanbieders van deelauto's niet mogelijk om zelf laadpalen te plaatsen. Experimenten laten zien dat het gebruik van een eigen laadpaal de businesscase van een deelautoaanbieder kan versterken. We volgen hierom de ontwikkelingen en zetten er in het geval van verdere positieve resultaten bij een nieuwe concessie op in dat aanbieders van deelauto's de optie krijgen om een eigen laadpaal te plaatsen.

Taxi's en doelgroepenvervoer

Voor taxi's en voertuigen voor doelgroepenvervoer geldt dat deze worden opgeladen bij de remise, snellaadpunten en/of nabij de woning van de chauffeur. Als gemeente **denken we graag mee over de mogelijkheden** en hebben hierbij een **informerende rol**.

Logistieke voertuigen

Steeds meer bedrijven stappen over op elektrische voertuigen voor goederenvervoer. De ontwikkeling van zero-emissiezones versnelt deze overstap. Ook financieel wordt het steeds aantrekkelijker om de overstap te maken. De aanschafprijs is weliswaar nog hoger maar de operationele kosten van een elektrische bestelwagen zijn lager, waardoor de total cost of ownership (TCO) in sommige gevallen al voordeliger uitvalt voor elektrisch. De verwachting is dat van de bestelwagens ongeveer de helft gaat laden bij het bedrijf, via private laadinfrastructuur. De andere helft gaat thuis laden, op de eigen oprit of in de openbare ruimte. Bestelwagens kunnen dezelfde laadinfrastructuur gebruiken als personenauto's, maar gebruiken deze veel intensiever.
Conform de Verordening Fysieke leefomgeving van de gemeente Gorinchem mogen bestelwagens hoger dan 2,40 meter en langer dan 6 meter alleen op werkdagen tussen 08:00 en 18:00 uur parkeren binnen de bebouwde kom. Hierdoor kunnen bestelwagens van groter formaat overdag op werkdagen gebruik maken van de reguliere laadpalen, mits het praktisch mogelijk is om het grotere voertuig te parkeren. Verder zijn deze bestelwagens aangewezen op laden op de herkomstlocatie en op (semi)openbare snellaadpunten.
Onze gemeente heeft nog geen plannen om een zero-emissiezone voor logistiek in te richten. We verwachten daarom geen direct effect van een grote laadvraag van bestelwagens in onze gemeente. De invoering van zero-emissiezones in andere gemeenten zoals Dordrecht, Utrecht en Breda kan indirect wel leiden tot een grotere laadvraag van bestelwagens in onze gemeente. We monitoren de ontwikkelingen en passen indien nodig onze visie en ons beleid hierop aan.

Overige gebruikersgroepen

Afgezien van werktuigen zien we voor de overige gebruikersgroepen voor ons als gemeente geen actieve rol:

- **Mobiele werktuigen**
  Mobiele werktuigen worden in toenemende mate gevraagd en gebruikt in de bouw, mede onder invloed van de stikstofwetgeving. De bouwer regelt hierbij zelf de stroomaansluiting in overleg met de netbeheerder. Als gemeenten **stimuleren** we het gebruik van elektrische apparatuur door hier rekening mee te houden in aanbestedingen en in sommige gevallen handhaving op elektrische uitvoering waar dat op basis van stikstofberekeningen nodig is.

- **Busvervoer**
  In de toekomst zal er mogelijk laadvraag ontstaan bij station Gorinchem. Station Gorinchem is de begin- en eindhalte voor diverse buslijnen. Hier kan 10-15 minuten worden geladen alvorens de terugreis wordt aangevangen. Het initiatief hiervoor zal liggen bij Provincie Zuid-Holland en de vervoerder in samenwerking met de grondeigenaar en netbeheerders. Als we als gemeente grondeigenaar zijn stellen we ons faciliterend op. Wanneer dit niet het geval is, zien we voor ons als gemeente **geen actieve rol**.

- **Vaartuigen**
  Wij zien voor ons als gemeente **geen actieve rol** weggelegd in de aanleg van laadpunten voor vaartuigen van particulier eigendom. Dit laten we over aan de markt. Voor de aanleg

van laadpunten voor vaartuigen beperken we ons tot onze eigen vaartuigen. Wel onderzoeken we de mogelijkheid om laadpunten voor walstroom te realiseren.

- **Elektrische fiets**
  Het aantal elektrische fietsen en speed pedelecs groeit sterk. Elektrische fietsen kunnen worden opgeladen met een 230 Volt-aansluiting en zijn veelal voorzien van uitneembare accu's. We zien dat het laden van elektrische fietsen meestal thuis of op het werk plaatsvindt, aangevuld met horeca voor recreatief verkeer zien we als gemeente daarom **geen actieve rol** in het aanleggen van laadinfra voor de elektrische fiets in de openbare ruimte.

Naast elektrische voertuigen zet zowel Nederland als Europa in op waterstof als energiedrager en 'brandstof' voor met name zware emissievrije voertuigen. De ontwikkelingen op het gebied van waterstof zijn nog niet zo ver als batterij-elektrisch. Het aanbod van vulpunten, betaalbare voertuigen en groene waterstof is nog beperkt en duur. Hierom blijven we de ontwikkelingen van transport op waterstof volgen.

Voor bijvoorbeeld zwaar vrachtvervoer is nog onzeker in hoeverre elektrisch rijden uitkomst biedt en zo ja, wat de behoefte is aan laadinfrastructuur en wat hierbij de rol van de gemeente is. Ook het openbaar vervoer gaat over op zero emissie voertuigen. Voor openbaar vervoer is de provincie is de aanbestedende dienst en zij is in eerste instantie verantwoordelijk voor het organiseren van voldoende laadinfrastructuur. Als gemeente stellen we ons faciliterend op en denken we mee als het gaat om het vinden van een geschikte locatie. De laadinfrastructuur voor de logistieke sector en openbaar vervoer laten we in deze laadagenda verder buiten beschouwing.

Bijlage D. Energieontwikkelingen en Laadpaalgebruik

Energietransitie

Landelijk en ook in de gemeente Gorinchem is momenteel een netcongestie afgekondigd. Dit geldt voor de grootverbruikers zoals ProRail, luchthavens, grote bedrijven met grote afname van elektriciteit. Kleinverbruikers zoals huishoudens, laadpalen en kleine bedrijven is de impact klein waardoor er in de meeste provincies nog voldoende ruimte op het elektriciteitsnet[6] beschikbaar is. Landelijk is er wel een Landelijk Actieprogramma Netcongestie (LAN, Kamerstuk 29023, nr. 358) waar netbeheerders, overheden en marktpartijen samenwerken aan nieuwe maatregelen om belemmeringen weg te nemen door in te zetten op snellere verzwaring en maatregelen voor een slimmer gebruik van het elektriciteitsnetwerk.
Voor kleine verbruikers zet het rijk in op "slim laden en slim verduurzamen van woningen Kleinverbruikers worden ook flexibeler in hun gebruik van het elektriciteitsnet, bijvoorbeeld bij het verduurzamen van woningen, de woningbouw en het slim laden van elektrische voertuigen.

De energietransitie heeft grote impact op het elektriciteitsnetwerk. Duurzame bronnen als zon en wind geven piekmomenten in het aanbod, terwijl bijvoorbeeld aardgasvrije wijken voor een grotere vraag zorgen. Binnen dit complexe plaatje neemt het groeiende aantal elektrische voertuigen ook een plek in. Ons uitgangspunt is dat de stroom op publieke laadinfrastructuur groen is.

Het belang van groen en slim laden is voor ons dat ook prioriteit in het verder doorontwikkelen van on laadnetwerk. We volgen daarom de ontwikkeling van slim laden nauwlettend en passen in de toekomst waar mogelijk slim laden toe. De ambitie is dat de laadpunten in de publieke ruimte geschikt zijn voor slim laden, wat de piekvraag vermindert. Onderzoek en experimenten zijn de komende jaren noodzakelijk om te bepalen hoe we slim laden het beste kunnen implementeren in onze laadinfrastructuur.

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. Snelladers zijn efficiënter omdat het elektrische voertuigen in aanzienlijk kortere tijd kan opladen.

- **Efficiënter laadpaalgebruik**
  Er zijn meerdere manieren om laadpaalkleven tegen te gaan, zoals tarifering en social charging apps.

- **Slim laden**
  Slim laden is een breed begrip, dat wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Een laadsessie kan zo 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

6 *Kamerbrief over nieuwe maatregelen netcongestie | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl*

(duurzame) energie hoog. Slimme technieken kunnen hiermee 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 op diverse plekken in Nederland wordt met de techniek geëxperimenteerd. Er zijn op dit moment nog te veel prijsprikkels die bi-directioneel laden belemmeren (zoals de salderingsregeling). Ook zijn er nog te weinig elektrische auto's op de markt die geschikt zijn voor bi-directioneel laden en gaat het tevens ten koste van de levensduur van de accu.

Wet- & regelgeving

Nederland en Europa bouwen aan wet- en regelgeving voor elektrisch laden. We vinden het belangrijk om deze ontwikkelingen te volgen. We passen ons beleid en werkwijze aan als wijzigingen in de wet- en regelgeving hierom vragen.

Nu al relevant zijn de Europese richtlijnen voor de energieprestatie van gebouwen: de Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III[7]). Nederland heeft deze vastgelegd in Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) (voorheen Bouwbesluit). Het Bbl verplicht om laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen aan te leggen bij nieuwbouw, bij ingrijpende renovaties en bij bestaande grotere gebouwen, ook als deze niet worden verbouwd. Wet- en regelgeving voor laadinfrastructuur bij individuele woningen is nog niet opgesteld.

[7] *Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer – EPBD III*