

**OVER
MORGEN**

gemeente
Oude IJsselstreek

Laadvisie 2023-2025

Gemeente Oude IJsselstreek





Inhoudsopgave

1.	Introductie	3
2.	Kenmerken laadinfrastructuur	7
3.	Ontwikkelingen	10
4.	Opgave	12
5.	Doelgroepen en rol gemeente	13
6.	Uitvoeringsmodel	16
7.	Uitrolstrategie	18
8.	Plaatsingsprocedure	23
	Bijlage 1 - plaatsingsleidraad	26

1. Introductie

1.1. Aanleiding

Er is een sterk groeiende behoefte aan elektrische auto's. De auto-industrie zet hier ook groots op in. Vanuit de techniek is een batterij-elektrische auto op dit moment het meest (kost-)aantrekkelijke en duurzame alternatief op een brandstofauto.

Conform het Regeer- en Klimaatakkoord zijn in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos, en voor een belangrijk deel zullen dat elektrische auto's zijn. Het faciliteren van alle (toekomstige) elektrische auto's is alleen mogelijk als de laadinfrastructuur op orde is. Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. De NAL is een achtergrondnotitie bij het Nationaal Klimaatakkoord. Deze agenda en organisatie op landelijk en regionaal niveau helpt om in te spelen op de verwachte groei van elektrisch vervoer en de bijbehorende vraag naar laadinfrastructuur. De gemeente Oude IJsselstreek is onderdeel van de NAL-regio Gelderland-Overijssel (NAL-GO).

Een van de afspraken vanuit de NAL is dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid. Voor de gemeente Oude IJsselstreek geeft deze integrale laadvisie de komende jaren richting aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en toekomstbestendig netwerk van laadinfrastructuur voor alle soorten elektrische voertuigen. Zoals beschreven in de startnotitie laadbeleid van de gemeente Oude IJsselstreek van november 2021; Een integrale visie op laadinfrastructuur die alle vormen van laden omvat: in publieke en private ruimte, met verschillende laadvermogens en voor alle gebruikersgroepen van elektrische voertuigen. Deze visie dient daarmee als basis om de plannen rondom de uitvoering en uitrol van laadinfra mee op te kunnen stellen. Ook komen onderwerpen als bewonersparticipatie en het bedienen van verschillende doelgroepen aan de orde.

1.2. Opgave

Op dit moment zijn er ca. 400 elektrische voertuigen en 37 openbare laadpalen in de gemeente Oude IJsselstreek. Daarmee zijn de eerste stappen naar elektrisch vervoer gezet. We staan echter pas aan het begin van de transitie, waarmee de huidige dekking van laadpalen in de gemeente in de toekomst niet voldoende zal zijn. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen op de weg de komende jaren fors gaat groeien, mede doordat er steeds meer betaalbare automodellen beschikbaar zijn. Dit geldt voor personenauto's én voor commerciële voertuigen, zoals bestelwagens en vrachtwagens. In 2025 zullen naar verwachting ruim 100 laadpalen nodig zijn om in de laadbehoefte in de gemeente te voorzien.

De groei van het laadnetwerk heeft een grote impact op het elektriciteitsnet en de openbare ruimte. Hierbij is een belangrijke opgave dat laadpalen zorgvuldig en tijdig worden ingepast. Een balans vinden tussen ruimtelijke kwaliteit en een toegankelijk en dekkend laadnetwerk is hier van groot belang. Ook dienen er keuzes te worden gemaakt over het type laadpunt. Er zijn namelijk verschillende manieren om de laadbehoefte van elektrische rijders op te lossen: bijvoorbeeld door reguliere laadpalen te plaatsen, door laadpleinen te realiseren of door snelladers een plek te geven in de gemeente.

Voor een deel vindt het laden plaats in de openbare ruimte. Laadpalen in de openbare ruimte zijn onder andere van groot belang voor bezoekers en bewoners van de gemeente zonder parkeervoorziening. Zo kan een aandachtspunt zijn om te zorgen dat in iedere dorpskern voor bezoekers een mogelijkheid om te laden beschikbaar is. Een ander deel van de laadpunten krijgt plek in de private ruimte, bijvoorbeeld bij bedrijven of op parkeerterreinen.

1.3. Doel en Scope

Het doel van deze integrale laadvisie is om de gemeente een visie en uitvoeringsplan te geven waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen in de openbare ruimte wordt gerealiseerd. We willen met deze laadvisie in de toenemende laadvraag kunnen voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer.

Met deze laadvisie nemen we regie op de aanvraagprocedure, het plaatsen en opschalen van de laadinfrastructuur. Op die manier zorgen we voor een goede inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet. Daarmee willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen en inzicht geven om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

Deze laadvisie richt zich met name op openbare laadinfrastructuur voor personenvoertuigen. Personenvoertuigen worden gebruikt door de gebruikersgroepen bewoners, bezoekers en forenzen. Waar bewoners een laadpaal kunnen aanvragen, kunnen bezoekers en forenzen dat niet. Voor deze doelgroepen willen we als gemeente elektrisch laden ook faciliteren en stimuleren.

De overstap naar elektrisch rijden verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. In de logistieke sector, doelgroepenvervoer en lucht- en scheepvaart zijn ook ontwikkelingen zichtbaar. Deze ontwikkelingen zijn nog in de beginfase, maar worden steeds verder uitgerold. Vooral voor licht logistieke voertuigen zijn er zichtbare sprongen gemaakt in de afgelopen jaren. Licht logistiek vervoer maakt veelal gebruik van dezelfde laadinfrastructuur als personenvervoer, maar hebben een andere gebruikersgroep, namelijk vooral zakelijke ritten. Dit gaat bijvoorbeeld om kleine bestelbussen en pakketbezorging.

Bij zwaar logistiek (vracht) vervoer is het daarentegen nog onzeker wanneer elektrisch rijden een vlucht gaat nemen en tot welke behoefte aan laadinfrastructuur dat leidt. In deze visie wordt licht elektrisch vervoer meegenomen, maar voor zwaar logistiek vervoer volgen we de ontwikkelingen samen met de Gelders-Overijsselse Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (GO-RAL) en de provincie. De markt is hier nu nog niet volwassen genoeg voor om beleid voor op te stellen.

De looptijd van de laadvisie is tot het einde van de plaatsingstermijn van de concessie (2025, met eventuele verlenging) met het voornemen om de laadvisie elke twee jaar te herijken, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op tijd onze rol kunnen pakken om de juiste laadinfrastructuur te realiseren. De laadvisie wordt vastgesteld door de raad. De herijking wordt, afhankelijk van de ontwikkelingen vastgesteld in het college of de raad.

We houden daarbij ook zicht op aanverwante ontwikkelingen zoals die van waterstof als energiedrager, de ontwikkeling van de opwek van duurzame energie, en de ontwikkelingen die het elektriciteitsnet als gevolg hiervan zal doormaken.

1.4. Rol van de gemeente

De rol van de gemeente ligt met name bij de ontwikkelingen die zich afspelen in de openbare ruimte waaronder het plaatsen van laadpalen. Daarnaast kan de gemeente stimulerend optreden bij de transitie naar elektrisch rijden en de realisatie van semipublieke en private laadinfra. Ook kan de gemeente haar eigen voertuigen elektrificeren.

De gemeente Oude IJsselstreek richt zich op een faciliterende en regulerende rol. Daarbij gaat het om het faciliteren van ontwikkelingen die vanuit de markt en maatschappij al ingezet zijn, en het reguleren van nieuwe ontwikkelingen zodat deze een goede plek krijgen binnen de gemeente.

Naast de ruimtelijke opgave is er een bestuurlijke opgave. De groei van het laadnetwerk zorgt voor een groeiende rol van de gemeente waarbij er in toenemende mate actief gestuurd wordt op de realisatie van een dekkend

laadnetwerk. Door deelname aan de concessie van provincies Gelderland en Overijssel besteedt de gemeente het beheer en monitoring van de laadinfrastructuur, contractmanagement uit aan de concessiehouder. Dit houdt in dat de gemeente zich bezig zal houden met besluitvorming en participatie. De aanpak die deze opgave vereist, vraagt om een organisatie die voldoende kennis en capaciteit heeft om deze aanpak tot uitvoering te brengen. We brengen de implicaties van deze aanpak zo veel mogelijk in kaart als het gaat om financiële implicaties, de benodigde mankracht en het effect op andere beleidsvelden binnen de gemeente.

1.5. Huidige situatie

Op dit moment worden er in de gemeente Oude IJsselstreek actief en reactief laadpalen geplaatst door marktpartijen in de vorm van een open-markt model. In het open-markt model mag een bewoner bij de partij met wie de gemeente een overeenkomst heeft een laadpaal aanvragen. Marktpartijen plaatsen laadpalen op aanvraag van een bewoner die elektrisch is gaan rijden of in overleg met de gemeente (bijvoorbeeld bij het ontwikkelen van een nieuw openbaar parkeerterrein). Alleen als de aanvrager niet op eigen terrein kan parkeren en laden en er geen laadpaal binnen een straal van 250 meter aanwezig is, kan een openbare laadpaal worden aangevraagd. Voorwaarden voor het aanvragen van een laadpaal zijn beschreven in de Beleidsregels Opladpunten Elektrisch Vervoer gemeente Oude IJsselstreek¹ (van 30 december 2020). Zo wordt er bijvoorbeeld rekening gehouden met parkeerdruk, het straatbeeld en zichtbaarheid.

De aanvraag komt binnen bij de marktpartij die een locatievoorstel bij de gemeente doet. De gemeente toetst dit locatievoorstel en neemt een verkeersbesluit. Tijdens deze stap wordt de omgeving geïnformeerd over het voornemen van het plaatsen van een laadpaal. Een verkeersbesluit wordt genomen om te kunnen handhaven op het gebruik van de parkeervakken, waardoor parkeervakken met een elektrische laadpaal beschikbaar blijven voor elektrische auto's. Dit wordt kenbaar gemaakt door een verkeersbord zoals hieronder in figuur 1 te zien is.

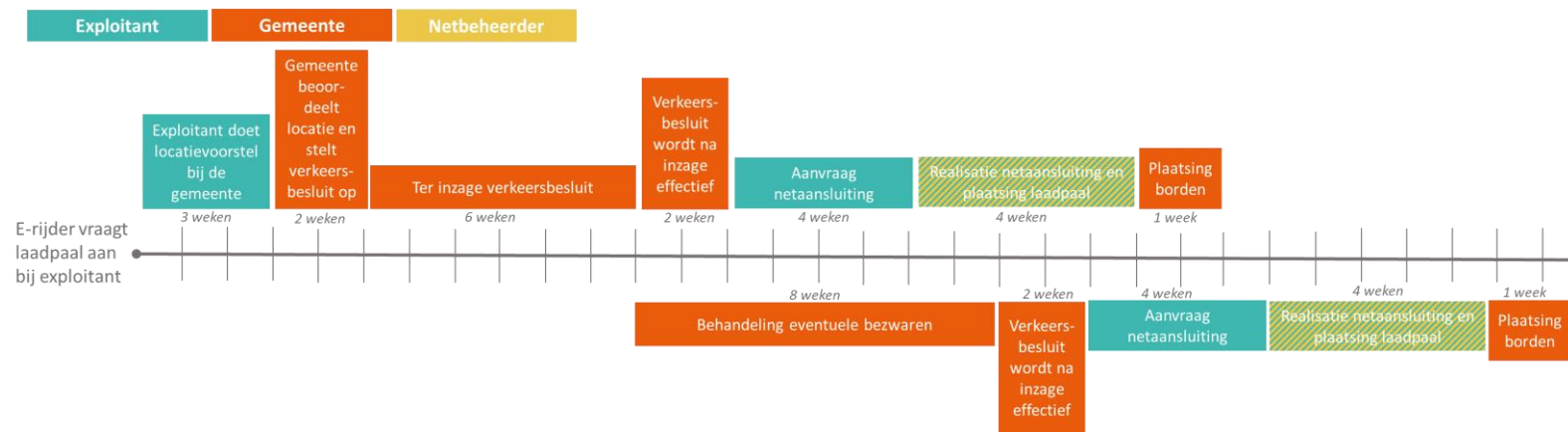
Daarna kan de realisatie van de aansluiting en de laadpaal in gang worden gezet door de marktpartij. Zie voor een schematisch overzicht van dit proces de onderstaande figuur 2.



Figuur 1: Verkeersbord Parkeren voor opladen van elektrische voertuigen

¹ Te vinden op: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR652037>

Huidig aanvraag- en realisatieproces openbare laadpalen



Figuur 2: Overzicht huidig aanvraag en realisatieproces openbare laadpalen

Deze aanpak heeft geleid tot het huidige laadnetwerk in de gemeente Oude IJsselstreek, bestaande uit 37 openbare laadpalen (september 2022). Door de huidige trend waarin het aantal elektrische voertuigen steeds sneller toeneemt blijft deze aanpak niet lang houdbaar. Dit komt doordat een aantal stappen in het proces tijdrovend zijn en steeds maar voor één aanvraag worden uitgevoerd.

Los daarvan kunnen er blinde vlekken in het laadnetwerk ontstaan als op een bepaalde locatie wel een laadbehoefte bestaat (bijvoorbeeld vanuit bezoekers) maar geen aanvraag gedaan wordt. Deze aanpak is daarmee reactief en biedt geen toekomstbestendige oplossing voor een snelle groei van het aantal elektrische voertuigen en daarmee samenhangende behoefte aan een dekkend laadnetwerk. Met deze laadvisie willen we toewerken naar een aanpak die past bij de opgave die nu voor ons ligt.

2. Kenmerken laadinfrastructuur

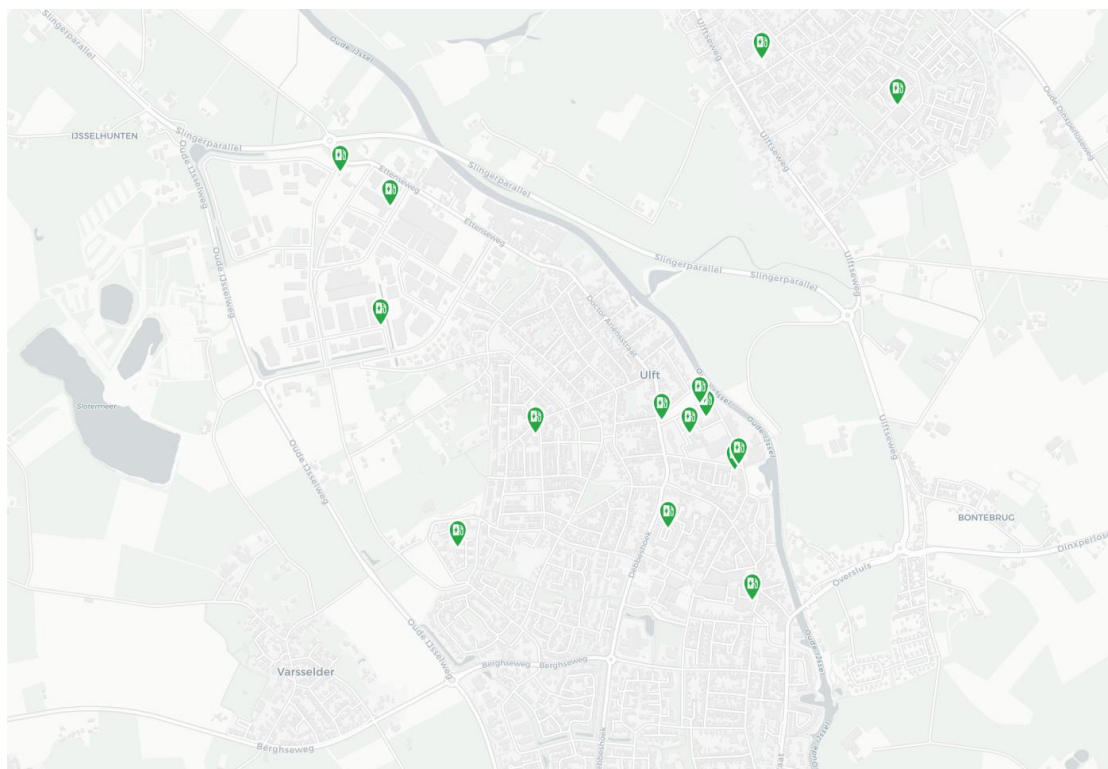
2.1. Typen laadinfrastructuur - toegankelijkheid

We onderscheiden laadinfrastructuur naar twee kenmerken: op welke grond een laadpunt zich bevindt en op welk vermogen geladen kan worden. In dit hoofdstuk worden de kenmerken toegelicht. Hoe de laadinfrastructuur in de gemeente Oude IJsselstreek is ingericht wordt verder besproken in hoofdstuk 5.

De ruimte waarin de laadpunten zich bevinden bepaalt de toegankelijkheid, het eigendom en wie het laadpunt exploiteert. Als gebruikers geen toegang hebben tot een privaat laadpunt, zoals op hun eigen oprit, moeten ze kunnen uitwijken naar (semi-)openbare laadpunten. Laadpunten in de openbare ruimte staan doorgaans op grond die in eigendom is van de gemeente. De drie verschillende typen laadpunten zijn:

- **Publiek laadpunt:** een laadpunt dat 24/7 openbaar toegankelijk is en zich in de openbare ruimte bevindt;
- **Semipubliek laadpunt:** een privaat laadpunt dat is opgesteld voor publiek. Denk aan parkeerterreinen, tankstations of horeca-locaties. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn;
- **Privaat laadpunt:** een laadpunt op eigen terrein, zoals aan huis of bij een bedrijf.

Onderstaande kaart geeft beeld van een deel van het private en publieke laadnetwerk in de dorpskern Ulft in de gemeente Oude IJsselstreek. Via www.oplaadpalen.nl is te zien hoe dit in de verschillende kernen is opgebouwd. Opvallend is dat er meer private laadpalen zijn dan publieke laadpalen in de gemeente.



Figuur 3: Weergave van laadpalen in de dorpskern Ulft (Bron: Eco-movement)

2.2. Soorten laadinfrastructuur - vermogen

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

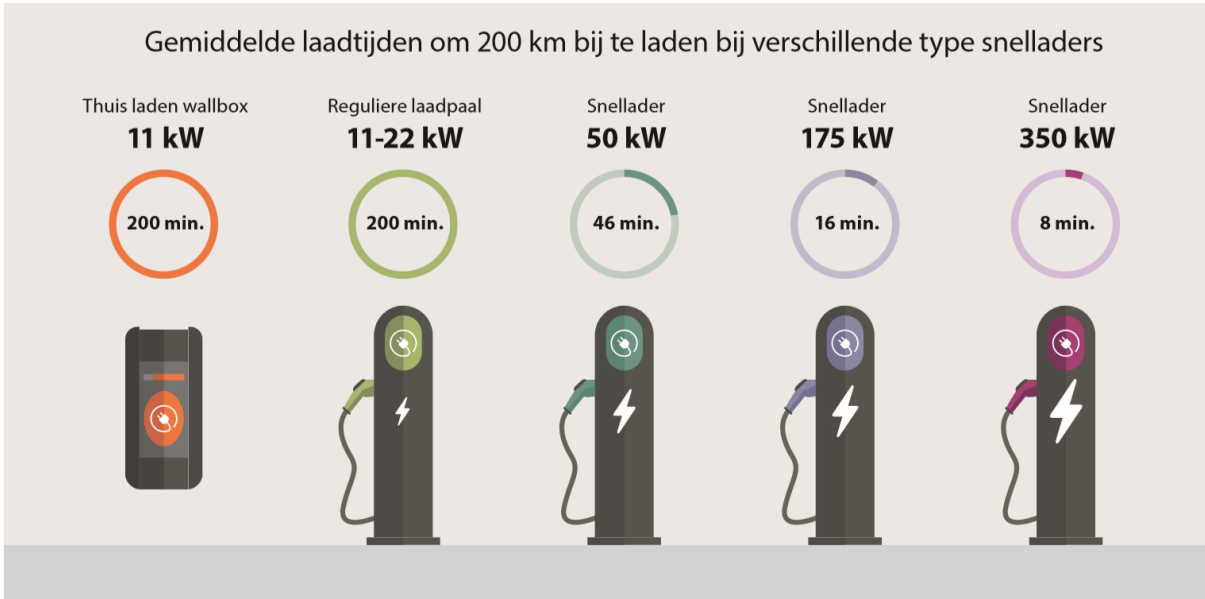
- **Reguliere laadpunten:** laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren. Reguliere laadpunten kunnen individueel worden geplaatst, geclusterd worden in enkele laadpunten bij elkaar of in groter aantal worden geplaatst op een laadplein.
- **Snellaadpunten:** 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:
 - **Kortparkeerladen of semi-snelladen:** laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW, deze worden steeds meer geplaatst bij onder andere supermarkten, hotels en vergaderlocaties.
 - **Ultrasnelladen voor personenvervoer:** laadpunt met een vermogen tussen 125 en 350 kW. Het grootste deel van de huidige beschikbare elektrische voertuigen is technisch geschikt om te laden met een snelheid van maximaal 50 kW. De nieuwere modellen en modellen in het hogere segment zijn geschikt voor de hogere vermogens. De laadvermogens tussen 125 kW en 350 kW worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij tankstations en wegrestaurants.
 - **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 4: Verschil tussen regulier 'thuis' laden en snelladen langs een corridor

Snelladers zijn vaak omvangrijke installaties die om een forse investering vragen. Ook zijn er voor snelladen zwaardere netaansluitingen nodig dan voor regulier laden waardoor de impact op het elektriciteitsnet groter is. Snelladen is daardoor duurder dan regulier laden en het aantal locaties waar snelladers geplaatst kunnen worden is beperkt.

Snelladers zijn daarom vooral gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte en men bereid is daar meer voor te betalen. Figuur 5 geeft een overzicht van de gemiddelde laadtijden van verschillende type (snel)laders.



Figuur 5: Gemiddelde laadtijden om 200 kilometer bij te laden bij verschillende type (snel)laders

3. Ontwikkelingen

In dit hoofdstuk worden de verschillende ontwikkelingen op het gebied van elektrische voertuigen en elektrisch laden toegelicht. Dit betreft elektrische voertuigen, slim laden, wet- en regelgeving en gemeentelijke beleidskaders.

3.1. Ontwikkelingen in de techniek

We verwachten dat het laadgedrag in de toekomst verandert. Volledig elektrische voertuigen krijgen een steeds grotere actieradius. Nieuwe modellen hebben een grotere accucapaciteit en zijn steeds vaker technisch geschikt om op hogere vermogens te laden. Gebruikers hoeven daardoor minder frequent op te laden. Daardoor kan in de toekomst eenzelfde aantal laadpunten meer EV-rijders bedienen dan nu het geval is.

De prijs van accu's daalt. Binnen enkele jaren zal een nieuwe volledig elektrische auto in aanschaf goedkoper zijn dan een gelijkwaardige auto met verbrandingsmotor. Dit zorgt ervoor dat elektrisch rijden voor veel meer mensen toegankelijk wordt. Ook neemt het aantal modellen toe in alle segmenten. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen op de Nederlandse wegen hierdoor nog sneller toe gaat nemen dan nu het geval is.

We zien dus een aantal ontwikkelingen die het laadgedrag en de behoefte aan laadinfrastructuur beïnvloeden:

- grotere accucapaciteiten worden mogelijk en betaalbaarder;
- grotere actieradius door grotere accucapaciteit en efficiëntere voertuigen;
- hogere laadvermogens bij snelladen;
- een in snelheid toenemende groei van het aantal elektrische voertuigen.

Daarnaast zijn er nog technische ontwikkelingen die op kortere termijn niet breed toepasbaar zijn. Voorbeelden daarvan zijn systemen waarbij elektrische voertuigen hun lege accu voor een volle inwisselen, of inductieladers. Het is nog niet duidelijk of deze ontwikkelingen op de langere termijn een grote rol in het laadnetwerk gaan spelen.

De bovenstaande ontwikkelingen kunnen ervoor zorgen dat de laadbehoefte verschuift. De behoefte ligt nu vooral bij regulier laden op lagere vermogens (thuis of op de plaats van bestemming) en incidenteel snelladen (op langere ritten). In de toekomst neemt het aandeel snelladen mogelijk toe of neemt de frequentie van regulier laden af. Desondanks is voor de komende jaren met zekerheid te zeggen dat er een groeiende behoefte is aan reguliere laadinfrastructuur zoals laadpalen in de openbare ruimte. We zetten daarom nu in op het stimuleren van de groei van dit laadnetwerk. De laadvisie zal, zoals ook vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is geadviseerd, periodiek worden herijkt. Op deze momenten kan de visie en aanpak worden bijgesteld naar mate het toekomstbeeld van elektrisch rijden duidelijker wordt.

3.2. Slim laden, solar carports en hubs

Slim laden is een brede term. Het wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Een laadsessie kan bijvoorbeeld sneller of langzamer verlopen. Minimaal betekent slim laden dat een beschikbare aansluiting op het elektriciteitsnet optimaal wordt gebruikt, bijvoorbeeld door het vermogen over meerdere laadpunten te verdelen. Slim laden houdt ook in: het opladen van elektrische auto's op het optimale moment, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog. Zo is het 's nachts opladen van een elektrische auto het meest optimaal voor het elektriciteitsnet, in het dal van de energievraag. Het inzetten van slimme technieken kan ervoor zorgen dat het elektriciteitsnet niet te zwaar wordt belast.

Een ander onderdeel 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 is nog in ontwikkeling, maar op diverse plekken in Nederland wordt met de techniek geëxperimenteerd. Daarnaast zijn er nog beperkt autofabrikanten die elektrische

auto's fabriceren met de mogelijkheid om de accu zowel op als te ontladen. Slim laden is vooral interessant in combinatie met hernieuwbare energie, zoals zonnecarports, waarbij auto's kunnen worden opgeladen door zonnepanelen die de parkeerplaats overkappen. Hierdoor wordt de energie lokaal opgewekt, opgeslagen en gebruikt.

Steeds vaker wordt er gekeken naar het realiseren van hubs op strategische locaties. Hubs zijn plekken waar parkeren met laadvoorzieningen, OV, deelmobiliteit en andere faciliteiten samen komen. Men kan hier bijvoorbeeld aan de rand van een stad overstappen van een eigen voertuig naar OV of deelfiets om de reis te vervolgen. Hubs kunnen goed worden gecombineerd met duurzame opwek van elektriciteit en slimme laadinfrastructuur.

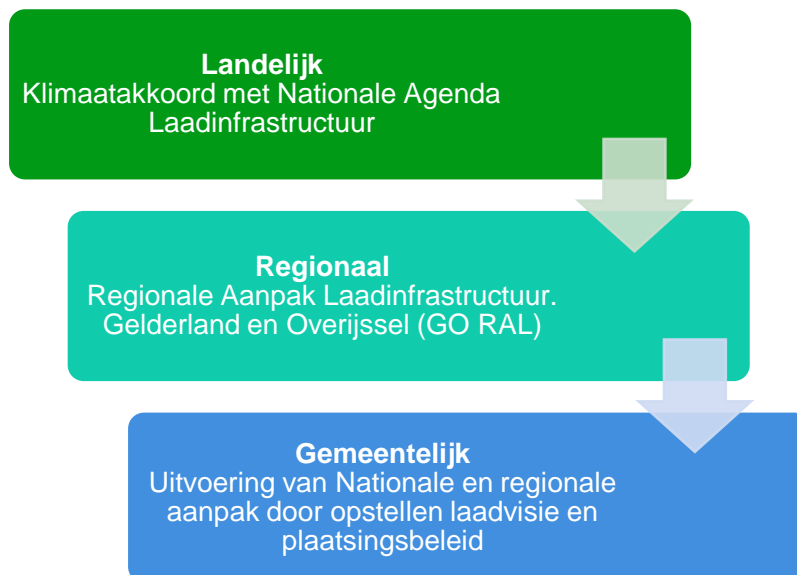
Ook in het geval van logistiek vervoer zijn hubs interessant. Bij een logistieke hub worden goederen buiten de kernen overgeslagen van zware logistiek op kleine elektrische voertuigen die vervolgens de leveringen naar hun eindpunt in dorpskernen brengen.

3.3. Wet- en regelgeving

Nederland en Europa bouwen aan wet- en regelgeving voor elektrisch laden. We vinden het belangrijk om deze ontwikkelingen te volgen en zodra er wijzigingen zijn, passen we onze werkwijze aan.

Nu al relevant zijn de Europese richtlijnen voor de energiestaat van gebouwen: de Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III). Nederland heeft deze vastgelegd in het Bouwbesluit. De richtlijn verplicht om laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen aan te leggen bij nieuwbouw, bij ingrijpende renovaties of bij bestaande grotere gebouwen, ook als deze niet worden verbouwd. Zo dient er voor utiliteitsbouw per 10 parkeervakken 1 oplaadpunt te zijn aangelegd en moet er leidinginfrastructuur aanwezig zijn voor 1 op de 5 parkeerplaatsen.

Er wordt op nationaal, regionaal en gemeentelijk niveau gewerkt aan visies, beleid, en uitvoering:



4. Opgave

Om inzicht te krijgen in hoeveel laadpunten er nodig zijn en zo een beeld te krijgen van de opgave voor de gemeente Oude IJsselstreek maken we gebruik van een prognosemodel.

In het kader van de NAL zijn door stichting ElaadNL aan alle gemeenten EV Outlooks beschikbaar gesteld. Deze geven inzicht in het aantal benodigde publieke en private laders en het aantal benodigde reguliere- en snelladers, voor de jaren 2025, 2030 en 2035.

De EV Outlooks van Elaad zijn gebaseerd op een groot aantal (publieke) datasets. Bij het opstellen van deze prognoses worden daardoor bijvoorbeeld ruimtelijke gegevens (zoals het aantal woningen met een eigen oprit) als demografische gegevens (inkomen en autobezit) meegewogen.

Prognoses voor het aantal benodigde semipublieke laders zoals bij hotels en supermarkten zijn niet beschikbaar. Daarnaast is er geen specifieke aandacht voor de laadbehoefte van logistieke voertuigen. Op dit moment wordt er wel gewerkt aan een aanvullende prognose voor de laadbehoefte op bedrijventerreinen.

Op basis van deze gegevens heeft ElaadNL drie scenario's ontwikkeld, waarvan het midden-scenario als leidraad voor deze laadvisie dient. Momenteel zijn er 426 elektrische voertuigen en 37 laadpalen in de gemeente Oude IJsselstreek. De EV Outlooks geven voor de komende jaren de volgende groei in het aantal elektrische voertuigen aan:

	Elektrische voertuigen	% van totaal aantal personenauto's (>23.000)
2025	1.845	7,9%
2030	4.363	18,6%

En de bijbehorende behoefte aan laadinfrastructuur:

	Publieke laadpunten	Privaat en semi-publiek
2025	212	1.593
2030	461	3.649

Bron: EV Outlook ElaadNL Q3 2021

Hieruit volgt dat er de komende jaren richting 2025 al een flinke opgave ligt om het aantal publieke laadpunten van 37 naar ruim 200 te krijgen. Let wel; elke reguliere laadpaal heeft 2 laadpunten. Dus het gaat om 106 laadpalen in 2025 en 230 laadpalen in 2030.

5. Doelgroepen en rol gemeente

De gemeente Oude IJsselstreek kent verschillende gebruikersgroepen die (op termijn) overstappen naar elektrisch rijden. Deze doelgroepen hebben elk hun eigen kenmerken en behoeften. In dit hoofdstuk beschrijven we voor de doelgroepen personenvervoer, taxi's en logistiek vervoer op welke laadoplossingen we inzetten. Daarnaast kijken we naar de overige doelgroepen. Voor de gebruikersgroepen die we nu niet meenemen in onze visie geldt dat we de ontwikkelingen volgen en indien nodig onze visie en ons beleid aanpassen.

De rol van de gemeente kan per doelgroep verschillen. De gemeente wil in ieder geval een faciliterende en regulerende rol aannemen. Dit houdt in dat de gemeente beleid opstelt om het aanbod laadpalen in de openbare ruimte te reguleren. In het geval van de gemeente Oude IJsselstreek wordt het concessiebeleid gevolgd. Verder wil de gemeente doelgroepen faciliteren. Hierbij ligt in eerste instantie de focus op personenvervoer: bewoners en werknemers die niet op een eigen oprit kunnen laden. Elektrische rijders moeten zich geen zorgen maken om de laadinfrastructuur en daarom maakt de gemeente laadinfrastructuur in de openbare ruimte mogelijk.

5.1. Personenvervoer

- **Inwoners:** Voor inwoners die elektrisch rijden en geen toegang hebben tot een privaat dan wel semiopenbaar laadpunt, zetten we in op voldoende openbare laadpunten verspreid over de gemeente. We faciliteren als gemeente een dekkend laadnetwerk.
- **Bezoekers:** Hieronder valt bezoek aan vrienden en familie maar ook bezoek aan toeristische locaties in de gemeente Oude IJsselstreek. De eerste groep maakt voornamelijk gebruik van openbare laadpunten in woonwijken. Daarvoor faciliteren we een dekkend netwerk van openbare laadpunten verspreid over de gemeente, zodat er binnen redelijke afstand een laadpunt beschikbaar is. Dit geldt ook voor de laadbehoefte in de dorpskernen van de gemeente. De laadbehoefte van bezoekers aan toeristische locaties wordt waar mogelijk ingevuld door private en semiopenbare laadpunten bij de betreffende locatie, bijvoorbeeld op parkeerterreinen op de bezoekerslocaties zelf.
- **Bezoekers werk (forenzen):** De laadbehoefte van werk gerelateerd bezoek wordt waar mogelijk ingevuld met private en semiopenbare laadpunten bij onder andere kantorencomplexen. Voor bedrijven is dit in de meeste gevallen ook de meest kosteneffectieve optie, omdat zij elektriciteit relatief goedkoop kunnen inkopen en/of zelf kunnen opwekken. Bedrijven die geen eigen parkeeraangelegenheid hebben, hebben de mogelijkheid om binnen de concessie een openbare laadpaal aan te vragen.
- **Autodelen:** Naast de overstap naar elektrisch vervoer kijkt onze gemeente naar de ontwikkeling van elektrisch deelvervoer. Indien deze in de openbare ruimte opgeladen moeten worden faciliteren we een gereserveerde laadlocatie. Indien één parkeervak wordt gereserveerd voor een deelauto, valt deze laadpaal binnen de concessie.

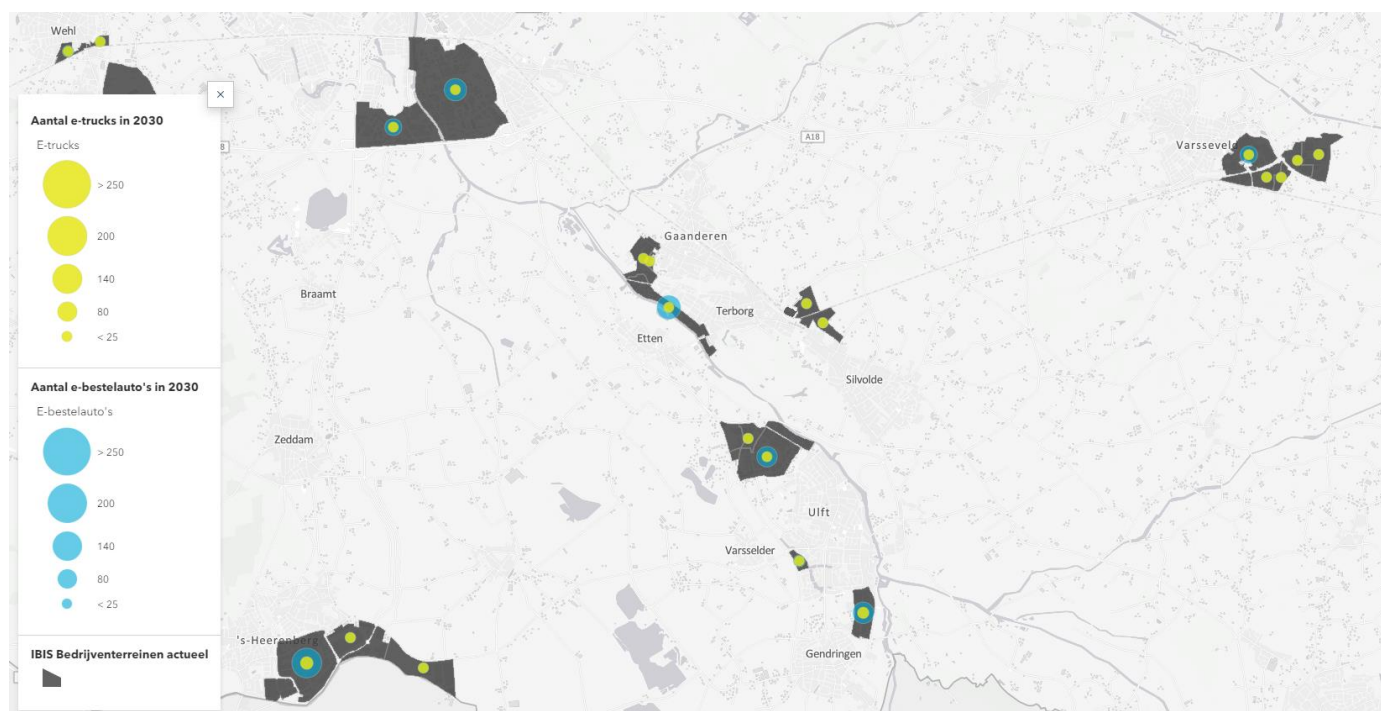
5.2. Taxi's

Bij taxi's geldt dat zij deels laden bij de remise of snellaadpunten. In veel gevallen gaat de taxi in de nacht met de chauffeur mee naar huis. Omdat ook deze voertuigen moeten worden opgeladen faciliteren we hiermee met een openbare laadpaal zoals deze ook voor bewoners wordt gerealiseerd. De laadpaal is openbaar toegankelijk.

5.3. Logistiek vervoer

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 van ElaadNL 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. In figuur 3 zijn de prognoses voor e-trucks en e-bestelauto's weergegeven.



Figuur 3: Elaad prognose voor E-trucks en E-bestelauto's in de gemeente Oude IJsselstreek

De verwachting is dat in 2030 76 elektrische trucks en 450 e-bestelauto's zullen rondrijden. De gemeente moedigt bedrijven aan hun eigen laadinfrastructuur te realiseren. Daarnaast wordt deze laadbehoefte deels voorzien door de openbare laadinfrastructuur die de gemeente faciliteert.

Voor verdere verduurzaming van logistiek, zoals duurzame stadslogistiek volgt de gemeente de ontwikkelingen waarbij de GO-RAL een leidende rol speelt.

5.4. Overige doelgroepen

De gemeente Oude IJsselstreek heeft geen tankstation locaties in eigendom, waar normaliter veel potentie ligt voor snelladers. De gemeente heeft daarmee minder grip op snelladers op tankstation locaties. De gemeente laat het faciliteren van snelladers op dit moment over aan grondeigenaren op desbetreffende locaties, zoals Rijkswaterstaat langs snelwegen.

Mobiele werktuigen worden in toenemende mate gevraagd en gebruikt in de bouw mede door invloed van de stikstofwetgeving. De bouw regelt hierbij zelf de stroomaansluiting in overleg met de netbeheerder. We zien geen rol voor de gemeente anders dan stimuleren dat elektrische apparatuur wordt gevraagd in de aanbesteding en in sommige gevallen handhaving op elektrische uitvoering waar dat op basis van stikstofberekeningen nodig is.

De ontwikkelingen in het **busvervoer** volgen snel, conform het bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer zijn alle bussen in 2030 zero emissie. Mogelijk zal op bepaalde eindhaltes een laadvraag ontstaan. Welke haltes hiervoor in aanmerking komen zal worden afgestemd met de concessiehouder, grondeigenaar en de provincie als concessieverlener. De gemeente heeft hier een beperkte rol in.

6. Uitvoeringsmodel

In dit hoofdstuk bespreken we de type **openbare laadinfrastructuur** en de samenwerking met de markt bij de realisatie. De gemeente Oude IJsselstreek stapt per 1 januari 2023 over op een nieuw uitvoeringsmodel: een concessie van de provincies Gelderland-Overijssel. Waar bij een open marktmodel (het huidige plaatsingsmodel) laadpalen alleen op aanvraag worden geplaatst, worden er binnen de concessie ook andere plaatsingsstrategieën toegepast waaronder proactieve plaatsing. De concessie biedt de gemeente de mogelijkheid om jaarlijks aanvullende laadpalen te plaatsen om alvast in de verwachte laadvraag te voorzien.

Tabel 1: Overzicht verschillende uitvoeringsmodellen

	Open markt	Concessie	Opdracht
Uitgangspunt	Ruime voorwaarden marktpartijen	Specifieke voorwaarden marktpartijen	Gemeente is exploitant
Verplichting gemeente	10 jaar**	10 jaar	2 - 3 jaar
Sturing laadtarief	-/-	-/+	++
Werkwijze plaatsing palen	Aanvraag	Aanvraag / strategisch (tegen betaling)	Aanvraag / strategisch
Financieel risicoprofiel	-/-	-/+	++

De ambitie is om vanaf 1 januari 2023 aan te sluiten bij de Concessie Gelderland-Overijssel voor laadinfrastructuur. In de gemeente wordt gewerkt met één uitvoeringsmodel:

- **Basis op orde: reguliere laadinfrastructuur**, waarbij de versnelde uitbreiding valt binnen de concessie. De gemeente wil een dekkend basisnetwerk aan laadinfrastructuur voor inwoners en bezoekers van de gemeente. We benutten bij de uitbreiding van het reguliere laadnetwerk het schaalvoordeel van de concessie optimaal. De laadpalen in de concessie worden proactief geplaatst, als paal-volgt-auto aanvraag, op basis van gebruikscijfers en op aanvraag van de gemeente
- **Uitbreiden: laadpleinen en snelladers en andere innovaties**, een doorontwikkeling van het laadinfrastructurele netwerk is het bundelen van laadpalen op laadpleinen en het gericht faciliteren van snelladers. Dit zijn laadinfrastructuuronderdelen die buiten de concessie vallen, maar wel relevant zijn voor de mogelijk diverse behoeften van EV-rijders.

Basis op orde: Reguliere laadinfrastructuur

Reguliere laadpalen worden geplaatst om de behoefte van bewoners en bezoekers te voorzien. Deze laadpalen kunnen los worden geplaatst, of geclusterd op een laadplein. De gemeente wil eerst focussen op de basis op orde, dit betekent een dekkend laadnetwerk in de hele gemeente. Hierna de gemeente wil kijken naar het bundelen van laadinfrastructuur op logische locaties in de vorm van laadpleinen. Hieronder wordt het verschil tussen 'reguliere' laadpalen en laadpleinen toegelicht.

Reguliere laadpalen: Reguliere laadpalen vervullen een rol naar de directe omgeving. De uitbreiding van het laadnetwerk met reguliere laadinfrastructuur doen we door middel van een concessie in samenwerking met de provincies Overijssel en Gelderland. Eén Charge Point Operator krijgt het exclusieve recht voor het realiseren,

beheren, onderhouden en exploiteren van laadpalen met een netaansluiting tot en met 3x35A. Dit zijn maximaal drie laadpalen op één netaansluiting. Door de collectieve aanbesteding via deze concessie is het voor CPO's aantrekkelijk om in te schrijven voor de concessie en een goede verhouding te bieden tussen prijs en kwaliteit. De gemeente zet in op de reguliere laadpalen om een dekkend laadnetwerk te realiseren.

Laadpleinen: Wanneer het basisnetwerk dekkend is, (een laadpaal op loopafstand voor de meeste inwoners) concentreren we waar mogelijk de laadinfrastructuur. We concentreren reguliere laadpalen in laadpleinen, voornamelijk op locaties waar meerdere gebruikers zoals bewoners tegelijk willen laden. Laadpleinen groter dan drie laadpalen vallen buiten de concessie. De gemeente staat positief tegenover de ontwikkeling van laadpleinen. Door zelf geschikte locaties voor laadpleinen aan te wijzen voor laadpleinen nadat het basisnetwerk op orde is, willen we de markt uitdagen initiatief te nemen. De aanleg van laadpleinen is weliswaar in eerste instantie complexer door de grotere ruimtevraag en netaansluiting. Laadpleinen kunnen kleinschalig (tot 3 laadpalen binnen de concessie bijvoorbeeld) of grootschalig zijn (tientallen laadpalen), afhankelijk van de behoefte en businesscase. Met name op locaties waar meerdere gebruikersgroepen tegelijk willen laden, levert dit een schaalvoordeel op. Op die manier beperken we de ruimtelijke impact elders en voorkomen we verkeer van elektrische rijders op zoek naar een beschikbare laadpaal. We denken hierbij aan parkeerterreinen in de verschillende dorpskernen of parkeerterreinen bij grotere bezoekerslocaties met langere verblijfsduur (1+ uur).

Uitbreiding: Snelladers en andere innovaties

Snelladers: Snelladers de mogelijkheid om binnen aanzienlijke tijd een elektrische auto weer vol te laden. Waar reguliere laadpalen vooral een rol vervullen naar de directe omgeving, vindt snelladen vooral langs de corridors plaats. We staan als gemeente positief tegenover de ontwikkeling van snelladers. Snelladers geven namelijk een mate van laadzekerheid in aanvulling op het reguliere laadnetwerk. Snelladers vallen buiten de concessie. De gemeente Oude IJsselstreek wil, waar mogelijk samen met de regio, kijken naar eventuele snellaadlocaties. Op dit moment zijn er nog geen snelladers in de gemeente. Verder laat de gemeente de verkenning en realisatie voor snellaadlocaties op dit moment aan de markt over.

Idealiter worden elektrische auto's opgeladen met lokaal opgewekte stroom. Duurzame stroom in de vorm van zonne-energie kan goed worden gebruikt voor het opladen van elektrische auto's. Zonne-energie kan onder andere worden geleverd door een zonne-carport op een laadplein. Ook op kleine schaal, zoals een eigen oprit, kan een zonnecarport worden toegepast. De gemeente staat open voor initiatieven door bewoners en bedrijven voor het combineren van lokaal duurzaam opgewekte stroom en het opladen van elektrische voertuigen. Waar mogelijk werkt de gemeente mee aan dit soort initiatieven. En hoe gaan we om met bewoners die geen eigen oprit hebben maar wel zonnepanelen en een elektrische auto? Ja, staan wij daar voor open? Krijgt die bewoner dan een eigen openbare parkeerplaats?

Als laatste innovatie kijkt de gemeente met interesse naar de ontwikkelingen op het gebied van laadpaal en lantaarnpaalintegraties. Daar waar mogelijk kijken we naar de toepassing ervan, zoals bijvoorbeeld bij nieuwbouwwijken.

7. Uitrolstrategie

Dit hoofdstuk beschrijft de wijze van uitrol van laadinfrastructuur voor alle types. De basis van uitbreiding is de ladder van laden, die als eerste wordt toegelicht. Vervolgens lichten we de verschillende vormen van uitbreiding van de reguliere laadinfrastructuur toe. Bijvoorbeeld op basis van een aanvraag van bewoners, op eigen initiatief van de gemeente of op basis van gebruiksdata. Daarna beschrijven we de uitbreiding van het reguliere netwerk met laadpleinen en snelladers. En tot slot wordt de wijze van monitoring toegelicht en de manier waarop de gemeente omgaat met nieuwe laadinfrastructuur bij gebiedsontwikkeling en nieuwbouw.

7.1. Ladder van laden

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden, is ons eerste vertrekpunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. In veel gevallen kan dit namelijk op de oprit. Bewoners zijn zelf verantwoordelijk voor (bouw)technische aanpassingen en het installeren van een laadvoorziening.

EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten voor de gebruikersgroepen bewoners en bezoekers. Ook werknemers en bedrijven die niet op eigen terrein kunnen laden, kunnen een openbare laadpaal aanvragen. Daarbij houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente. Dit kunnen zowel snelladers en laadpleinen als reguliere laadpalen zijn.

We hanteren in de gemeente Oude IJsselstreek de ladder van laden. Alleen wanneer de elektrische rijder afhankelijk is van de openbare ruimte om zijn/haar voertuig te laden is er sprake van een openbare laadbehoefte. Dit geldt bijvoorbeeld voor bewoners zonder eigen oprit of voor bezoekers/forenzen in gebieden waar geen openbaar toegankelijke parkeervoorziening is om te laden (bijvoorbeeld in parkeergarages).



Figuur 4: Ladder van Laden

De ladder werkt als volgt:

1. In eerste instantie wordt een elektrische rijder geacht op eigen terrein te laden. Dit wordt als het meest wenselijk gezien, omdat dan de parkeerdruk in de openbare ruimte niet onnodig toeneemt. Ook is de aanname dat het laden op eigen terrein veelal goedkoper is dan bij een openbare laadpaal.
2. In tweede instantie heeft semiopenbaar laden prioriteit, bijvoorbeeld in de parkeergarage om de hoek of bij een nabijgelegen bedrijf op het parkeerterrein.

- Pas wanneer deze opties niet mogelijk of onvoldoende toereikend zijn om de vraag naar laden voldoende te faciliteren dan wordt de mogelijkheid geboden om in de openbare ruimte te laden.

7.2. Uitbreiding reguliere laadinfrastructuur

Met de groei van het aantal elektrische voertuigen is het de verwachting dat vraag gestuurde plaatsing niet zal voldoen om in de vraag te voorzien. Een gemeente kan verschillende realisatie-strategieën hanteren om het plaatsen van reguliere laadinfrastructuur te versnellen. Naast de huidige realisatiestrategie op aanvraag, bestaat de mogelijkheid om strategisch laadinfrastructuur te realiseren. Op basis van gebruikersdata of prognoses kunnen laadpalen worden geplaatst op locaties waar op behoefte wordt geanticipeerd.

Tabel 2: Overzicht verschillende realisatiestrategieën voor het plaatsen van laadinfrastructuur.

	Aanvraag	Strategisch (datagestuurd)	Strategisch (prognose gestuurd)
Principe	Paal volgt auto	Op basis van gebruik	Op basis van voorspelling
Doel	Organische groei van laadinfra	Aanvullend op paal volgt auto	Stimuleren van EV
Doelgroep	Voornamelijk voor bewoners	Alle doelgroepen	Voor bezoekers of dekking laadnetwerk
Nieuwe laadpaal	Proces begint bij aanvraag bewoner	Op basis van KPI's	Op basis van (verwachte) 'gaten' in het laadnetwerk
➤ Voordeel	Netwerk groeit mee met vraag bewoners	Duidelijkheid richting bewoners	Laadnetwerk loopt voor op vraag
➤ Nadeel	Aanvraag en realisatie kost meestal veel tijd	Mogelijk bijplaatsen voor enkele gebruiker	Mogelijk ongebruikte laadinfra in openbare ruimte

De gemeente Oude IJsselstreek zal binnen de concessie Laadinfrastructuur Gelderland-Overijssel zowel vraag gestuurd als proactieve/strategisch het laadnetwerk uitbreiden. Binnen de concessie krijgt een Charge Point Operator (CPO) het exclusieve plaatsingsrecht voor het realiseren en exploiteren van publieke laadpunten (m.u.v. snelladers en laadpleinen). Binnen de concessie zijn er vier verschillende uitrolstrategieën:

1) Proactieve laadpunten op basis van een plankaart

Binnen de nieuwe concessie is vastgesteld dat de gemeente jaarlijks 30% van de verwachte prognose proactief plaatst in de openbare ruimte. Laadpunten worden proactief geplaatst, waarbij de locaties voor laadpunten door de gemeente worden geselecteerd op basis van een opgestelde plankaart. Deze plankaart wordt opgesteld door een externe partij die is geselecteerd door de provincie Gelderland. De genoemde en opgenomen laadpalen zijn gebaseerd op data inzichten en prognoses van ElaadNL en het aantal laadpalen dat wordt geplaatst binnen de huidige concessie.

In de gemeente Oude IJsselstreek plaatsen we per jaar dertien laadpalen proactief. In de jaren die volgen in de concessie zal de hoeveelheid laadpalen per gemeente opnieuw worden bepaald. Dit kan afhangen van de hoeveelheid deelnemende gemeenten en de verwachte laadbehoefte. De gemeente kiest deze locaties in afstemming met de opsteller van de plankaart. Op basis van de diverse beschikbare locaties op de plankaart, worden er dertien geselecteerd per jaar.

Vervolgens neemt de gemeente een (verzamel)verkeersbesluit voor de proactieve verkeerbesluiten. Op basis van de genomen verkeerbesluiten door de gemeente, zal de concessiehouder een uitvoeringsplanning opstellen. De laadpalen worden binnen zes maanden gerealiseerd.

2) Paal-volgt-auto laadpunten

De gemeente realiseert laadpunten op basis van de paal volgt-auto principe, dit om de mogelijkheid te blijven borgen dat bewoners een laadpaal kunnen aanvragen.

Een inwoner of forens die elektrisch gaat rijden kan een laadpaal aanvragen wanneer de aanvrager beschikt over een kentekenbewijs van een elektrisch voertuig of een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst. De aanvraag wordt gedaan bij de CPO. Bij de CPO is inzichtelijk waar er op dat moment al openbare laadpalen staan en welke locaties mogelijk gerealiseerd kunnen worden vanuit de plankaart. Hierbij geldt de ladder van laden; als de aanvrager op eigen terrein kan laden wordt de aanvraag afgekeurd. Indien er geen laadpaal beschikbaar is binnen 250 meter loopafstand van het woon- of werkadres van de aanvrager, werkt de concessiehouder mee aan het plaatsen van een publieke laadpaal. Ook wordt er een laadpaal geplaatst indien een bestaande laadpaal binnen 250 meter intensief gebruikt wordt: meer dan 3.500 kWh per laadpaal (verdeeld over twee laadpunten).

De CPO toetst een aanvraag voor een laadpaal aan de algemene voorwaarden van de concessie en specifieke voorwaarden van gemeente Oude IJsselstreek. Als de aanvraag gegrond is, doet de CPO op basis van de op te stellen plankaart een locatievoorstel die binnen een loopstand van 250 meter van de aanvrager ligt. De CPO legt deze locatie ter goedkeuring voor aan de gemeente en vraagt een netaansluiting aan bij de netbeheerder. Voor deze laadlocaties neemt de gemeente een verkeersbesluit. Daarna kan de laadpaal worden neergezet op de afgesproken plaats.

In opdracht van de CPO wordt door de netbeheerder de netaansluiting gerealiseerd. Zodra de netaansluiting gereed is, plaatst de CPO de laadpaal. Vervolgens wordt bebording geplaatst die aangeeft dat het parkeervak alleen bestemd is voor het opladen van elektrische voertuigen. De laadpaal kan dan worden gebruikt.

In het optimale geval is de doorlooptijd van een aanvraag tot plaatsing slechts 9 weken (paal-volgt-auto). Echter, dit is afhankelijk van de tijd die netbeheerder en CPO nodig hebben voor realisatie.

Het uitgangspunt is dat een proactieve locatie in de volgende plaatsingsfase wordt geplaatst. Het is mogelijk dat er door overmacht een langer realisatieproces plaatsvindt. Oorzaken hiervan kunnen bijvoorbeeld zijn: bezwaren van omwonenden, noodzaak tot het doen van bodemonderzoek, verontreiniging van de bodem of noodzaak van verzwaring van het elektriciteitsnet voordat laadinfrastructuur mogelijk is.

3) Laadpunten op basis van gebruikscijfers

Daarnaast is de concessie houdende CPO verplicht om een laadpaal bij te plaatsen op basis van gebruiksdata indien de laadpaal intensief gebruikt wordt. Deze laadpaal dient kosteloos te worden geplaatst. Indien er geen aanvraag, Onder intensief gebruik wordt hier verstaan een verbruik van meer dan 4.500 kWh/jaar (verdeeld over twee laadpunten). De gemeente geeft de opdracht aan de CPO om een laadpaal uit te breiden op basis van bestaand of verwacht gebruik.

Bij de realisatie van een laadpaal worden twee parkeervakken door Concessiehouder van een verkeersbord voorzien (opladen elektrische voertuigen).

4) Laadpunten op aanvraag van gemeente Oude IJsselstreek

De gemeente kan daarnaast altijd een extra laadpaal aanvragen op basis van verwachte vraag. De kosten die verbonden zijn aan het plaatsen van een extra laadpaal zijn voor de gemeente en conform de concessievoorwaarden en bedragen 1.500 euro per laadpaal. Na aanvraag dient de laadpaal binnen 16 weken geplaatst te worden en ook operationeel te zijn.

7.3. Uitbreiding met laadpleinen en laadpalen voor deelauto's

Gemeente Oude IJsselstreek ziet potentie in het bundelen van laadinfrastructuur op laadpleinen. Binnen de Concessie Gelderland-Overijssel vallen laadpleinen met een aansluiting groter dan 3x35 A aansluitingen niet onder de bestaande concessie. Binnen de concessie vallen clusters van laadinfrastructuur met elk een eigen aansluiting of het aansluiten van meer laadpunten op een 3x35 A aansluiting. Omdat elke laadpaal een minimaal vermogen moet hebben, vallen laadpleinen groter dan 3 laadpalen buiten de concessie.

Gemeente Oude IJsselstreek voorziet dat de bundeling van laadinfrastructuur met maximaal 3 laadpalen op dit moment voldoende voorziet in de behoefte van de gemeente. Grote laadpleinen zijn op dit moment nog niet van toepassing op de gemeente. Voor grotere laadpleinen laat de gemeente het initiatief aan de markt.

Laadpalen voor deelauto's vallen deels onder de concessie. Indien er één parkeerplek wordt gereserveerd voor een deelauto is de concessiehouder verplicht één laadpaal te plaatsen tegen de voorwaarden van paal-volgt-auto. Indien beide parkeervakken worden gereserveerd voor deelauto's, valt het buiten de concessie. De gemeente Oude IJsselstreek voorziet voornamelijk deelauto's in de gemeente waarbij één parkeerplek wordt gereserveerd.

7.4. Uitbreiding met snelladers

Snelladers vallen buiten de exclusiviteit van de concessie. De gemeente Oude IJsselstreek ziet op dit moment niet direct geschikte locaties voor snelladers binnen de gemeente. De gemeente laat de initiatieven voor snelladers over aan de markt.

7.5. Parkeergarages

Binnen de gemeente zijn een aantal parkeergarages. Voor de garages waar de gemeente de eigenaar is, of eigenaar is van een aantal parkeerplekken, spant de gemeente zich in om een laadpunt te organiseren. Echter zijn we daarvoor afhankelijk van besluitvorming binnen de VVE en geldende wet- en regelgeving (onder andere omtrent brandveiligheid).

7.6. Monitoring

Het laadnetwerk wordt gemonitord door de CPO, die aan de gemeente rapporteert. Er kan op drie manieren data worden gerapporteerd:

1. Data over laadnetwerk – ten behoeve van analyse
2. Managementrapportage – ten behoeve van prestatie management
3. Beheergegevens – ten behoeve van datakwaliteit en beheersbaarheid

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. Met behulp van de aangeleverde data bepalen we onder andere waar het laadnetwerk proactief uitgebreid kan worden volgens het paal-volgt-paal principe (uitbreiding op basis data van een al bestaande laadpaal).

Als op basis van de gebruiksdata bijvoorbeeld blijkt dat een laadpaal intensief wordt gebruikt plaatst de concessiehouder hier kosteloos een laadpaal bij. Onder intensief gebruik verstaan we een op basis van realisatiecijfers verwacht verbruik van meer dan 4.500 kWh per laadpaal per jaar (verdeeld over twee laadpunten). De locatie wordt op basis van de plankaart in overleg met de gemeente geselecteerd. Hiervoor wordt gekeken naar laadprognoses en gebruiksdata. Indien het gebruik van een bestaande laadpaal hoog is (>4.500 kWh).

7.7. Gebiedsontwikkeling en nieuwbouw

Bij een verwachte laadbehoefte in gebiedsontwikkeling en nieuwbouw betrekken we de CPO tijdig om de aanleg van openbare laadpalen mee te nemen. Hierin focussen we op reguliere laadpalen of laadpleinen. We verwachten bij nieuwbouwontwikkelingen geen snelladers te realiseren. De juiste afdelingen worden betrokken en geïnformeerd. Hiermee borgen we dat de straat niet twee keer open hoeft en laadpalen efficiënt worden geplaatst. De laadpalen voor nieuwbouwwijken kunnen worden meegenomen in de plankaart of worden aangevraagd door nieuwe bewoners. De kosten voor de plaatsing zijn voor de CPO.,

Om in te schatten hoeveel laadpalen bij een beoogde ontwikkeling geplaatst moeten worden gebruiken we onze nieuwbouwkaarten en de Nieuwbouwtool. Daarin rekenen we het aantal te plaatsen laadpalen uit aan de hand van de toekomstige woningspecificaties en de verwachte laadbehoefte van de toekomstige bewoners. Meer informatie over de werking van de nieuwbouwtool is [hier](#) te vinden. Deze laadpalen worden zoveel mogelijk geclusterd in laadpleintjes van maximaal 3 laadpalen (6 laadputen) binnen de concessie gerealiseerd. Buiten de concessie kan geïnnoveerd worden bijv. via grotere laadpleinen (of laadlantaarnpalen). De Inrichtingseisen Openbare Ruimte worden uitgebreid met voorschriften voor laadinfrastructuur, zodat deze bij nieuwe ontwikkelingen worden meegenomen.

8. Plaatsingsprocedure

Om de uitrolstrategie in de praktijk te kunnen brengen, doorloopt gemeente Oude IJsselstreek een zorgvuldig besluitvormingsproces om tot potentiële locaties voor laadpalen te komen. In dit proces wordt onder andere de plankaart opgesteld en vastgelegd.

8.1. Plaatsingsleidraad

Bij het plaatsen van laadpalen houden we rekening met een goede spreiding van laadpalen over de gemeente. Om geschikte locaties voor openbare laadinfrastructuur aan te wijzen 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 (Bijlage 1).

In sommige gevallen zal er in een gebied, waar wel vraag is naar openbare laadpalen, geen locatie zijn die aan alle criteria uit de plaatsingsleidraad voldoet. De plaatsingsleidraad is een richtlijn. We gebruiken de criteria in de plaatsingsleidraad om laadlocaties te toetsen. Afwijken van de criteria in de plaatsingsleidraad kan, 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.

Omdat een laadplek in de nachtelijke uren (als de parkeerdruk het hoogst is in woonstraten) ook als parkeerplek fungeert, is deze niet van invloed op de totale parkeerdruk in een buurt. Het aspect parkeerdruk is daarom geen argument om wel of niet voor een locatie te kiezen en is niet meegenomen in de plaatsingsleidraad.

In Oude IJsselstreek is het niet toegestaan om een elektrische auto op te laden met een kabel over of onder de stoep of openbare weg naar een huisaansluiting. Kabels over het trottoir, door groenstroken of over fietspaden zijn niet toegestaan in verband met toegankelijkheid en veiligheid, en de beeldkwaliteit in de openbare ruimte. Parkeren en opladen in eigen (voor)tuin mag mits passend binnen de eisen voor het aanleggen van een uitrit uit de APV.

De plaatsingsleidraad sluit aan bij de plaatsingsleidraad vanuit de concessie Gelderland-Overijssel.

8.2. Voorbereidende fase

Na het tekenen van de samenwerkingsovereenkomst met de provincie Gelderland en Overijssel is deelname aan de concessie bekrachtigd. Dit omvat ook afspraken omtrent contractmanagement, het uitvoeren van de aanbesteding en zaken in relatie tot het Aanvraagportaal Monitoringssysteem en Plankaart. Ook worden hierin de Taken en Bevoegdheden van de provincie vastgelegd, alsmede taken en verplichtingen van de gemeente. Deze overeenkomsten zijn verstrekt door de laadconsulent.

De provincie stelt een concept plankaart ter beschikking. Deze wordt door de gemeente gevalideerd. Hierop wijzen we de plekken aan waar laadpalen proactief zullen worden geplaatst. De doorlooptijd voor de voorbereiding van de plankaart neemt naar waarschijnlijkheid 11-12 weken in beslag.

Voor proactieve laadpalen wordt per 1-7-2023 meegedaan, dus niet met de start van het nieuwe concessiejaar omdat de gemeente niet voor de deadline van kwartaal 1 & 2 van 2023 de bovenstaande stappen kan doorlopen.

8.3. Opstellen plankaart en participatie

Als onderdeel van de concessie Gelderland-Overijssel wordt een plankaart opgesteld. De plankaart wordt opgesteld op basis van laadprognoses, kaders en de plaatsingsleidraad vanuit de gemeente en CPO. Door een plankaart op te stellen zijn in één keer alle locaties aangewezen die kunnen worden voorzien van een laadpaal de aankomende jaren. Hierbij wordt rekening gehouden met de spreiding en dekking van het netwerk. Laadpleinen tot max. drie laadpalen kunnen eventueel worden meegenomen op de plankaart.

De locaties op de plankaart worden niet allemaal in één keer gerealiseerd. De plankaart vormt de basis voor snelle uitbreiding. Als er een aanvraag binnenkomt, kan deze snel worden afgehandeld omdat er op basis van de plankaart wordt geplaatst. Daarnaast wordt een deel van de laadpalen op de plankaart proactief gerealiseerd. Dit zal gefaseerd gebeuren binnen de concessieduur. Zoals eerder vermeld worden er in de gemeente Oude IJsselstreek ieder jaar dertien laadpalen proactief geplaatst. Ook kan de gemeente zelf locaties strategisch aandragen bij de concessiehouder. Om de plankaart op te stellen worden de volgende stappen doorlopen:

- 1) **Opstellen plankaart:** Op dit moment worden de plankaarten voor de concessie Gelderland-Overijssel opgesteld. Deze plankaart is nog niet afgerond. De plankaart wordt opgesteld door een door de provincies geselecteerde partij. De plankaart wordt intern bij de gemeente getoetst door de beleidsmedewerker Laadinfrastructuur. Waar nodig bespreekt de gemeente eventuele aanpassingen en wensen voor de plankaart met de geselecteerde partij. De plankaart is eind december 2022 afgerond.
- 2) **Participatie plankaart:** Voordat de plankaart in december 2022 wordt vastgesteld, heeft er participatie plaatsgevonden. Hierbij wordt via een digitaal platform de plankaart opengesteld voor bewoners van de gemeente om te reageren op potentiële locaties voor laadinfrastructuur. De participatie heeft plaatsgevonden in november 2022.
- 3) **Dorpsraden:** Naast de mogelijkheid om digitaal te reageren op de plankaart, wordt de plankaart via de vijftien dorpsraden/ belangenverenigingen van Oude IJsselstreek getoetst. De dorpsraden- en verenigingen krijgen de mogelijkheid om specifiek voor hun dorp inzichten te delen over de opgestelde plankaart.
- 4) **Verwerken feedback:** Na de mogelijkheid tot participatie en de inzichten van de dorpsraden, wordt de feedback, waar gepast verwerkt. Daarna wordt de plankaart definitief verklaart.

8.4. Parkeerbeleid en vaststelling

Het nemen van een verkeersbesluit is noodzakelijk voor het plaatsen van een ‘alleen voor elektrisch laden’ verkeersbord. Zonder dit verkeersbord kan niet gehandhaafd worden. Na het nemen van het verkeersbesluit of het verzamelverkeersbesluit blijft, naast het bestemmen van het parkeervak voor het opladen van elektrische voertuigen, het geldende parkeerregime van kracht.

Dit houdt in dat een laadlocatie in een blauwe zone dezelfde regels kent als andere parkeervakken in de blauwe zone. Namelijk tijdelijk parkeren, ook met een elektrische auto. Hetzelfde geldt voor gebieden waarin betaald parkeren van kracht is of er sprake is van vergunningshoudersparkeren.

Bij het opmaken van een parkeerbalans van een gebied waar laadpalen staan of worden geplaatst telt een laadplek als parkeerplek. Dit omdat 's nachts de grootste parkeerdruk in een buurt heerst en we van bewoners niet verwachten dat ze de auto's nachts van de laadplek verwijderen. Daarmee functioneert een laadplek gedurende de nacht dus als parkeerplek. Door deze keuze wordt onnodige druk op de openbare ruimte zoveel mogelijk voorkomen.

Gemeente Oude IJsselstreek neemt een verzamelverkeersbesluit voor de jaarlijkse proactieve laadpalen (dertien per jaar). Het verzamelverkeersbesluit bundelt verschillende verkeersbesluiten in één besluit dat ter inzage ligt voor bewoners. De gemeente kan ook losse verkeersbesluiten nemen voor de laadpalen in plaats van een verzamelverkeersbesluit. Voor overige laadpalen zoals paal-volgt-auto aanvragen of strategische palen aangevraagd door de gemeente, worden losstaande verkeersbesluiten genomen.

8.5. Uitzonderingen

De werkwijze met een plankaart en verzamelverkeersbesluiten beoogt voor het overgrote deel van de te plaatsen laadpalen een korte en werkbare procedure te bieden. We beseffen dat er situaties kunnen voordoen die toch

buiten de plankaart 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 bijvoorbeeld herstructurerings situaties ervoor zorgen dat een locatie niet meer geschikt is. Er kan daarom indien noodzakelijk van de plankaart 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 visie gevolgd om een dekkend laadnetwerk in de gemeente Oude IJsselstreek te realiseren.

8.6. Uitvoerende fase

Om de ambities en doelen van de laadvisie te kunnen behalen is een gedegen uitvoeringsplan nodig. Gedurende de voorbereidende fase zullen laadpalen op aanvraag worden geplaatst volgens het huidige werkproces.

In de uitvoerende fase komen de strategische keuzes (hoofdstuk 6) tot uitvoering. We breiden het laadnetwerk op vier wijzen uit: proactief, vraag gestuurd, op basis van gebruik en op aanvraag van de gemeente.

Voor proactieve plaatsing wordt jaarlijks het proces met concessiehouder doorlopen. Op basis van de plankaart worden laadpalen gekozen voor de realisatie. De gemeente neemt hiervoor een (verzamel)verkeerbesluit (6 weken ter inspraak) waarna de concessiehouder de uitvoering oppakt.

Idem voor strategische laadpalen op aanvraag van de gemeente en laadpalen op basis van gebruikerscijfers. Gemeente en de concessiehouder stemmen af over de locatie. Deze locatie wordt gekozen op basis van de plankaart. De concessiehouder neemt verdere realisatie voor hun rekening. Deze afstemming wordt gedaan met de beleidsmedewerker laadinfrastructuur. Eventueel kan de laadconsulent van de provincie de gemeente verder ondersteunen.

Voor laadpalen die door bewoners worden aangevraagd vindt de uitvoering als volgt plaats:

- De aanvraag komt binnen bij de concessiehouder. De concessiehouder toetst de aanvraag met de plankaart.
- Op basis van de plankaart doet de concessiehouder een concreet voorstel aan de gemeente voor een locatie op de plankaart. De beleidsmedewerker laadinfrastructuur verifieert deze locatie.
- De gemeente neemt een verkeerbesluit voor de locatie, waarna de aanvraag zes weken ter inspraak ligt.
- De gemeente geeft goedkeuring aan de concessiehouder voor de plaatsing van de laadpaal
- De laadpaal wordt geplaatst door de concessiehouder.

8.7. Uitvoering en financiën

Op basis van de huidige ervaring bij andere gemeenten wordt de benodigde personele inzet voor de komende jaren voor de gemeente Oude IJsselstreek ingeschat op een 0,5 fte. De Minister voor Klimaat en Energie heeft in oktober 2022 structurele uitvoeringsmiddelen met ingang van 2023 aangekondigd. Deze middelen zijn bestemd voor personele, en bijbehorende materiele, kosten van onder meer gemeenten. Hieruit kan ook de kosten voor de personele inzet voor de uitvoering van de Laadvisie 2023-2025 worden bekostigd.

Bijlage 1 – plaatsingsleidraad

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 de plaatsingsleidraad.

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. Dan wijken we af van de plaatsingsleidraad. De plaatsingsleidraad is een richtlijn. We gebruiken de criteria in de plaatsingsleidraad om laadlocaties te toetsen. Afwijken van de criteria in de plaatsingsleidraad kan, 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 langspaarkeervak komt te staan. Onze voorkeur gaat uit naar de criteria in de plaatsingsleidraad. De plaatsingsleidraad is in het onderstaande kader bijgevoegd.

Plaatsingsleidraad openbare laadinfrastructuur gemeente Oude IJsselstreek

Eisen

Iedere beoogde laadlocatie toetsen we aan de volgende criteria:

1. Er is geen ruimte om op eigen terrein een laadpaal te plaatsen. Heeft de aanvrager parkeerruimte op eigen terrein (oprit, garage, garagebox), dan zelf een laadpaal plaatsen.
2. Loopafstand vanaf adres van de indiener tot het laadobject is <250 meter.
3. Nabijheid van een laagspanningskabel (bij voorkeur binnen 25 meter. Wanneer een kabel langer dan 25 m benodigd is, zijn de eventuele meerkosten voor de gemeente zoals binnen de concessie is vastgesteld.).
4. Bij het plaatsen van laadpalen hebben haaksparkeerplaatsen de voorkeur boven langspaarkeervakken, tenzij het niet anders kan om de vraag naar laadpalen te voldoen.
5. De doorgang op het trottoir moet na plaatsing van het laadobject minimaal 90 cm bedragen (conform ASVV 2021 van het CROW) om belemmering van langzaam verkeer te voorkomen
6. Gebruiksveilige plaatsing van het Laadobject, gelet op oriëntatie ten opzichte van verkeersstromen.
7. Minimale kans op beschadigingen door aanrijdingen. CPO is verantwoordelijk voor het aanbrengen van aanrijdbeveiliging indien er sprake is van weinig ruimte bij haaksparkeervakken of andere vormen van aanrijdgevaar.
8. Binnen de kroonprojectie van een boom worden geen laadpalen geplaatst. Bij afwijking hiervan, dient men een minimale afstand van 5 meter tot de stamvoet aan te houden.
9. Er zijn geen technische belemmeringen vanuit de Netbeheerder.
10. Het voorkomen van Laadlocaties aan hoofdverkeerswegen.
11. Geen geplande werkzaamheden op de laadlocatie. De gemeente stelt zich zo goed mogelijk op de hoogte van eventueel geplande werkzaamheden in het gebied om te voorkomen dat laadobject(en) op korte termijn verwijderd en/of verplaatst dienen te worden.
12. Het Laadobject wordt zo geplaatst dat voldoende ruimte voor (onderhouds)werkzaamheden aan het Laadobject en de geïntegreerde netaansluiting mogelijk is. Bij het plaatsen van het Laadobject moet daarom rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van het serviceluis (inclusief cilinderslot).
13. Het Laadobject wordt zo geplaatst dat de sockets en RFID-reader voor de gebruikers goed bereikbaar zijn.
14. Het Laadobject wordt niet geplaatst direct voor de deur of het raam van een woonhuis.

15. 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 een laadpaal binnen deze afstand te plaatsen. Dit betekent dat het laadvak niet gekoppeld wordt aan de invalideparkeerplaats.
16. Nadat aan de afstandeisen voor de gebruiker voldaan is, wordt waar ruimtelijk mogelijk gekozen voor uitbreiding van geschikte laadlocaties naar laadpleintjes van max. 6 laadpunten (max. 3X35A aansluiting).
17. Voorkeur voor Laadlocatie op verharde ondergrond in plaats van in groenvoorziening.
18. Er wordt voorkeur gegeven aan laadlocaties op locaties waar de parkeerdruk niet boven de 85% uit komt.