

## Integrale Laadvisie gemeente Maasdriel

### 1. Inleiding

#### 1.1 Aanleiding

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in Maasdriel. Dat is ook noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. De gemeente Maasdriel heeft zich aangesloten bij het Gelders Energie Akkoord (GEA), waar als doelstelling is opgenomen om in 2030 per jaar 2,6 megaton minder CO<sub>2</sub> uit te stoten. Mobiliteit is voor meer dan een derde verantwoordelijk voor de Gelderse CO<sub>2</sub>. Door elektrisch vervoer te stimuleren, en de daarbij horende laadinfrastructuur, zorgen we voor een schonere lucht in onze gemeente en dragen we bij aan de doelstellingen uit het GEA.

Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto's emissieloos<sup>1</sup>, voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Die kunnen alleen rijden als de laadinfrastructuur op orde is. Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten<sup>2</sup> zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, een bijlage van het nationale Klimaatakkoord.

Een van de afspraken is dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid. Voor gemeente Maasdriel geeft deze integrale laadvisie de komende jaren richting aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen. Deze visie dient daarmee als basis om de plannen rondom de uitvoering en uitrol van laadinfrastructuur mee op te kunnen stellen. Voor de uitvoering doet de gemeente Maasdriel mee aan regionaal concessie. De concessie heeft een plaatsingstermijn van drie jaar en een exploitatietermijn van 10 jaar.

#### 1.2 Opgave

Met 12 openbare laadpalen en 5 openbare laadpalen in ontwikkeling in gemeente Maasdriel 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. Dit geldt voor personenauto's én voor commerciële voertuigen, zoals bestelwagens.

De groei in het aantal laadpunten heeft een grote impact op het elektriciteitsnet en het beslag op de openbare ruimte. Belangrijk is dat de laadpunten zorgvuldig en tijdig worden ingepast. Ook moeten we keuzes maken in het type laadpunten dat we gaan plaatsen. Er zijn namelijk verschillende manieren om de laadbehoefte van EV-rijders op te lossen: bijvoorbeeld door reguliere laadpalen te plaatsen, door laadpleinen te realiseren ook kunnen er snelladers geplaatst worden. Deze laadoplossingen krijgen voor een deel een plek in de publieke ruimte, bijvoorbeeld voor inwoners die geen eigen oprit hebben of voor bezoekers aan onze gemeente. Een ander deel van de laadpunten zal in de private ruimte geplaatst worden, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen.

#### 1.3 Doel en scope integrale laadvisie

Het doel van deze integrale laadvisie is om een strategie te bepalen waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor elektrische personenautos wordt gerealiseerd. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen en de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen.

We willen met deze laadvisie in de toenemende laadvraag kunnen voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer. De visie heeft een zichttermijn van tien tot vijftien jaar.

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

Deze laadvisie richt zich alleen op personenvervoer. We laten voorsnog buiten beschouwing: openbaar vervoer, taxi's, doelgroepenvervoer, lichte logistieke voertuigen, zware logistieke voertuigen, mobiele werktuigen en vaartuigen. We zien op dit moment voor onze gemeente geen rol om laadpalen te orga-

1) Afspraak uit het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' 2017-2021 en het nationale Klimaatakkoord

2) Een laadpunt is de elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker van een elektrisch motorvoertuig op wordt aangesloten. Een publieke laadpaal heeft over het algemeen 2 laadpunten. Een private laadpaal bestaat over het algemeen uit één laadpunt

niseren voor deze doelgroepen. Er is geen concrete vraag naar publieke laadpalen voor deze doelgroepen op dit moment en er zijn mogelijk om op private terreinen in deze laadbehoefte te voorzien.

De overstap naar elektrisch rijden verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenvervoer is de overstap al volop gaande en hebben we redelijk zicht op wat er nodig is. Voor bijvoorbeeld zwaar vrachtvervoer is nog onzeker in hoeverre elektrisch rijden uitkomst biedt en zo ja, wat de behoefte is aan laadinfrastructuur.

We herijken onze visie elke 3 jaar, of eerder indien nodig, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op elk moment een passende laadinfrastructuur hebben.

### 1.5 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken bespreken we de integrale laadvisie in meer detail. In hoofdstuk 2 beschrijven we allereerst de uitgangssituatie: hoe ziet de laadinfrastructuur in gemeente Maasdriel er nu uit? Welke ontwikkelingen en trends spelen en met welke kaders en welk aanpalend gemeentelijk beleid hebben we te maken? In hoofdstuk 3 gaan we in op de gebruikersgroepen waar de laadvisie zich op richt. Hoofdstuk 4 beschrijft de ontwikkelingen voor de komende jaren, waarna we in hoofdstuk 5 de opgave omschrijven. Tot slot beschrijft hoofdstuk 6 hoe we de uitvoering van deze visie organiseren. In de bijlagen geven we een begrippenlijst (Bijlage I).

## 2. Kenmerken laadinfrastructuur

We onderscheiden laadinfrastructuur naar twee kenmerken: op welke grond een laadpunt zich bevindt en op welk vermogen geladen kan worden.

### 2.1 Typen laadinfrastructuur

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

- **Publiek laadpunt:** Een laadpunt dat 24/7 openbaar toegankelijk is, op publieke grond zonder barrières zoals slagbomen of poorten;
- **Semipubliek laadpunt:** Een privaat laadpunt dat is opengesteld voor publiek. Denk aan parkeergarages, tankstations of horecalocaties. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn;
- **Verlengd privaat:** Een laadpunt op privaat terrein maar de parkeerplek is publiek. Deze vorm van opladen wordt ook wel gekenmerkt door de "kabel-over-de-stoep";
- **Privaat laadpunt:** Een laadpunt voor eigen gebruik geplaatst op eigen terrein, aan huis of bij een bedrijf.

Op [oplaadpalen.nl](http://oplaadpalen.nl) is een momentopname te vinden van hoe het (semi)publieke laadnetwerk er uit ziet in de gemeente Maasdriel.

### 2.2 Soorten laadpunten

Laadpunten kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren:

1. **Regulier laden:** Laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren. Reguliere laadpunten kunnen individueel worden geplaatst, of geclusterd worden op een laadplein.
2. **Snelladen:** Laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in kortere tijd kunnen opladen. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling. We onderscheiden drie subcategorieën:
  - **Kortparkeerladen of semisnelladen:** 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. Deze worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij pompstations en wegrestaurants.
  - **Ultrasnelladen voor openbaar vervoer en logistiek:** Laadpunt met een vermogen hoger dan 350 kW, bijvoorbeeld een pantograaf. De laadpunten zijn geschikt om grote voertuigen zoals vrachtwagens en bussen in korte tijd te laden.

Snelladen is duurder dan regulier laden. Snelladers 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. Denk bijvoorbeeld aan taxistandplaatsen of verzorgingsplaatsen langs de snelweg.

### 3. Gebruikersgroepen

Maasdriel 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 gebruikersgroep personenvervoer op welke laadoplossingen we inzetten. 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.

#### 3.1 Personenvervoer

Voor personenvervoer maken we onderscheid tussen inwoners en bezoekers, waarbij we bezoekers verdelen in recreatief en werkgerelateerd bezoek.

- **Inwoners:** De voornaamste laadoplossing voor bewoners met een eigen parkeerplaats is privaat laden op eigen terrein. Voor inwoners die elektrisch rijden en geen toegang hebben tot een privaat, zetten we in op voldoende publieke laadpunten verspreid over de gemeente.
- **Bezoekers recreatief:** Hieronder valt bezoek aan vrienden en familie maar ook bezoek aan toeristische locaties en de centrumgebieden van de gemeente Maasdriel. De eerste groep maakt voornamelijk gebruik van publieke laadpunten in woonwijken. Daarvoor zetten we in op een dekkend netwerk van publieke laadpunten verspreid over de gemeente, zodat er binnen redelijke afstand een laadpunt beschikbaar is. De laadbehoefte van bezoekers aan toeristische locaties en de centrumgebieden wordt waar mogelijk ingevuld door private en semipublieke laadpunten bij de betreffende toeristische locatie.
- **Bezoekers werk:** De laadbehoefte van werkgerelateerd bezoek wordt waar mogelijk door de werkgever gefaciliteerd op eigen terrein. Voor bedrijven is dit in de meeste gevallen ook de meest kosteneffectieve optie, omdat zij elektriciteit relatief goedkoop kunnen inkopen.

#### 3.2 De logistieke sector

Steeds meer bedrijven stappen over op elektrische voertuigen, ook 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. Onze gemeente heeft geen plannen om een zero-emissiezone voor logistiek in te richten. We verwachten geen direct effect van een grote laadvraag van bestelwagens in onze gemeente. We monitoren de ontwikkelingen en passen indien nodig onze visie en ons beleid hierop aan. Daarnaast zien we het bieden van laadgelegenheden voor het eigen wagenpark primair als verantwoordelijkheid van bedrijven.

### 4. Ontwikkelingen

#### 4.1 Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik

We verwachten dat in de toekomst laden steeds efficiënter verloopt, dat hetzelfde aantal laadpunten meer EV-rijders bedient dan nu het geval is. Die verwachting is gebaseerd op een aantal ontwikkelingen:

- **Efficiëntere voertuigen:** Volledig elektrische voertuigen krijgen een steeds grotere actieradius. Nieuwe modellen hebben een betere accucapaciteit en zijn steeds vaker technisch geschikt om op hogere vermogens te laden.
- **Efficiëntere laadpunten:** Het aantal snelladers neemt toe, vooral langs snelwegen, maar ook binnen gemeentegrenzen.
- **Efficiënter laadpaalgebruik:** Er zijn meerdere manieren om laadpaalkleven tegen te gaan, zoals tarifiering en social charging apps.

##### 4.1.1 Slim laden

Slim laden is een brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen.

Een laadsessie kan bijvoorbeeld sneller of langzamer verlopen. Minimaal betekent slim laden dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog. Slimme technieken kunnen ervoor zorgen dat het elektriciteitsnet niet te zwaar wordt belast.

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

#### 4.1.2 Wet- & regelgeving

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

- Brandveiligheid in parkeergarages;
- Digitale veiligheid;
- Prijstransparantie, zodat voor de gebruiker vooraf duidelijk is wat het laden kost.

Nu al relevant zijn de Europese richtlijnen voor de energieprestatie van gebouwen: de Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III<sup>3</sup>). 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.

#### 4.2 Energietransitie

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.

Als door al deze veranderingen netproblemen ontstaan, kan dat tot hoge maatschappelijke kosten leiden, de uitrol van laadinfrastructuur sterk vertragen en een risico betekenen voor het halen van onze ambities in laadinfrastructuur en voor de brede energietransitie. De netbeheerders staan voor de uitdaging ervoor te zorgen dat het net deze verandering aankan. Het is daarom onze verantwoordelijkheid om tijdig, op basis van prognoses, aan te geven welke laadinfrastructuur gewenst is voor de komende jaren. De netbeheerder kan vervolgens inzicht geven over de haalbaarheid en eventueel maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het net is. Deze informatie nemen we ook mee in de Regionale Energiestrategie (RES) Rivierenland en de netimpactberekening die in dat kader periodiek wordt uitgevoerd. In de RES staan de regionale keuzes voor de opwekking van duurzame elektriciteit, de warmtetransitie in de gebouwde omgeving en de daarvoor benodigde opslagen energie-infrastructuur.

Ons uitgangspunt is dat de stroom op publieke laadinfrastructuur groen is en in Nederland is opgewekt. De laadpunten in de publieke ruimte zijn ook geschikt voor slim laden, wat de piekvraag vermindert. De mogelijkheden voor slim laden zijn nog geen voldongen feit. Onderzoek en experimenten zijn de komende jaren nodig om te bepalen hoe we slim laden het beste kunnen implementeren in onze laadinfrastructuur.

#### 4.3 Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid

Deze laadvisie raakt verschillende bestaande beleidskaders waarmee we in de uitwerking rekening houden. De volgende beleidskaders zijn in ieder geval van belang: Gemeentelijk Verkeers- en Vervoer Plan & Nota Parkeernormen 2020, Jaarprogramma Openbare Ruimte (JOR), Monumenten- en welstandsbeleid, Centrumplannen en de (huidige en toekomstige) gebiedsontwikkelingen.

### 5. Opgave

#### 5.1 Inleiding

Om inzicht te krijgen in hoeveel laadpunten er nodig zijn, hebben we gebruik gemaakt van de prognoses van ElaadNL, de zogeheten Outlooks, van oktober, 2019. De prognoses zetten we af tegen de huidige situatie. Zo maken we de opgave voor de komende periode concreet. Het doel is daarbij niet om het aantal voorspelde laadpunten te realiseren, maar om te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit en om de ontwikkeling van elektrisch vervoer niet te beperken.

De prognoses geven inzicht in het aantal benodigde publieke en private laadpunten en het aantal benodigde reguliere en snellaadpunten, voor de periodes 2025, 2030 en 2035. ElaadNL gebruikt voor de Outlooks veel openbare databestanden, zoals gegevens over kavels (eigen oprit) en demografische en welvaartsgegevens (waar komen als eerste elektrische auto's). Prognoses voor semipublieke laadpunten, zoals bij hotels en parkeergarages, zijn niet beschikbaar. Deze zijn opgenomen in de cijfers voor private laadpunten. Op basis van deze gegevens heeft ElaadNL drie scenario's ontwikkeld, waarvan het midden-scenario als leidraad voor deze laadvisie dient. Omdat er onzekerheden in de prognoses zitten en semipublieke laadpunten niet apart zijn weergegeven, houden we de ontwikkelingen goed in de gaten en stellen als nodig onze doelstellingen bij.

3) Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer - EPBD III

## 5.2 Prognose benodigde laadpunten

Momenteel zijn er ongeveer 12 publieke laadpalen in de gemeente Maasdriel daarnaast zijn er nog 5 publieke laadpalen in ontwikkeling. Elke laadpaal beschikt over twee laadpunten. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien zijn ongeveer 100 publieke laadpalen nodig. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer 245 en 450 laadpalen nodig voor elektrische personenauto's.

Uit de bovenstaande cijfers blijkt dat we richting 2030 voor een grote opgave staan. Om te voorzien in deze laadbehoefte is een forse toename van het totaal aantal laadpalen en daarmee ook publieke laadpalen nodig. Wel is de verwachting dat er verhoudingsgewijs minder laadpalen per elektrische auto nodig zijn dan in de huidige situatie. In de Outlooks is rekening gehouden met deze ontwikkelingen.

Voor de komende jaren werken we in een regionale concessie aan op straat geplaatste publieke laadpalen. Richting de toekomst worden ook andere manieren van plaatsing onderzocht. Voorbeelden hiervan zijn laadpalen verwerkt in lantaarnpalen en ondergrondse laadpalen.

## 6. Strategische keuzes

Elke gebruikersgroep heeft een andere laadbehoefte: waar wordt geladen, hoe vaak wordt geladen en hoe hoog het gewenste laadvermogen is, verschilt. Wij richten ons op de gebruikersgroep personenvervoer.

We bouwen onze strategie op aan de hand van de volgende onderwerpen:

1. **Type laadinfrastructuur:** de verhouding private, semipublieke en/of publieke laadpunten;
2. **Soorten laadpunten:** reguliere laadpalen, laadpleinen en snelladen;
3. **Uitvoeringsmodel:** de wijze van samenwerking met Charge Point Operators (CPO) voor de uitrol van publieke laadpunten;
4. **Plaatsingsstrategie:** vraaggestuurd en/of meer proactief plaatsen;
5. **Participatie:** het verkrijgen van draagvlak voor laadvoorzieningen in of nabij woonwijken.

### 6.1 Type laadinfrastructuur: (verlengd) privaat, semipubliek en publiek laden

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden, is ons eerste vertrekpunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden (en parkeren) op privaat terrein, indien een laadpunt veilig kan worden gerealiseerd op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt (en deze ook niet kunnen realiseren) moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpalen. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpalen voor bewoners en bezoekers van onze gemeente.

Daarbij houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente. In elke kern moet het mogelijk zijn voor EV-rijders om uit te wijken naar semipublieke en publieke laadpalen. Daarnaast verkennen we voor locaties met toeristische of recreatieve trekpleisters, nabij strategische plekken zoals sportvelden of dorpshuizen, de mogelijkheden om private en semipublieke laadpunten beter beschikbaar te maken voor derden.

Verlengd privaat laden (waarbij het opladen de auto op een publieke parkeerplaats staat en het laadpunt op privaat terrein) is niet gewenst in onze gemeente. Bij verlengd privaat laden ontstaan er veiligheids- en toegankelijkheidsproblemen. Daarnaast is het ook onwenselijk omdat de EV-rijder die een kabel uitrolt, rechten gaat ontlend aan de parkeerplaats voor de woning. Met de groei van het aantal EV rijders zou ook de druk op de openbare ruimte qua veiligheidsrisico's en geclaimde parkeerplaatsen, toenemen. Dit willen wij voorkomen.

### 6.2 Soorten laadpunten

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpalen. Reguliere laadpalen kunnen los worden geplaatst, of geclusterd in een laadplein. De realisatie van een laadplein is complexer en over het algemeen duurder dan de realisatie van losse laadpalen. We kiezen er daarom voorlopig niet voor om de realisatie van laadpleinen te stimuleren.

Als gemeente willen we op dit moment geen actieve rol spelen in snelladen. Er zijn geen locaties binnen onze gemeenten waarbij de behoefte om gebruik te maken van een snellaadpunt opweegt tegen de kosten voor realisatie en de impact op het elektriciteitsnet. Op dit moment is er een landelijk netwerk van snelladers op of bij verzorgingsplaatsen van grote wegen.

### 6.3 Uitvoeringsmodel

We geven de voorkeur aan het uitvoeringsmodel concessie wat wil zeggen dat één of meerdere CPO's het exclusieve plaatsingsrecht krijgen voor publieke laadpalen. We sluiten aan bij een regionale concessie van de provincie Gelderland en Overijssel. We kiezen voor deze samenwerking omdat er tegen gunstige voorwaarden meer laadpalen in de gemeente kunnen worden geplaatst. Daarnaast kan door deelname

aan de regionale concessie er een aantrekkelijk laadtarief worden geboden en zorgt het ervoor dat laadpalen ook geplaatst worden op niet rendabele locaties.

#### **6.4 Plaatsingsstrategie: mate van proactieve uitrol**

Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de opkomst van de tweedehandsmarkt is de verwachting dat vraaggestuurde plaatsing alleen niet langer voldoet. Deels komt dit vanwege de doorlooptijd van een aanvraag, maar ook omdat een deel van de tijdelijke behoefte niet kan worden voldaan, bijvoorbeeld voor bezoekers uit andere gemeenten. De behoefte om (ook) proactief uit te rollen – en daarmee voor de vraag uit te plaatsen – wordt steeds groter.

Onze plaatsingsstrategie voor publieke laadpalen gaat uit van een combinatie van proactief plaatsen en vraaggestuurd plaatsen. Jaarlijks wordt 30% van de verwachte behoefte aan laadpalen proactief geplaatst. We gebruiken deze proactieve laadpalen onder andere om ervoor te zorgen dat er een dekkend netwerk van publieke laadpalen komt in de gemeente en zodat we de plaatsing van laadpalen goed kunnen afstemmen met nieuwbouwplannen.

Daarnaast kunnen EV-rijders (die niet de mogelijkheid hebben om op privaat terrein een laadpunt te realiseren) een aanvraag doen voor een publiek laadpunt.

#### **6.5 Participatie**

Gemeente Maasdriel vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners krijgen inspraak bij de realisatie van publieke laadpalen. Dit betekent dat we inwoners bij het opstellen van plankaarten vragen om te reageren op de voorgenomen locaties voor laadpalen en om suggesties aan te dragen. Vanuit het oogpunt van algemeen belang behouden we de mogelijkheid om suggesties beargumenteerd niet over te nemen.

### **Begrippenlijst**

#### **Laadpaal**

Fysiek object met meestal één of twee laadpunten.

#### **Laadpunt**

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

#### **Laadplein**

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

#### **Laadpunt voor regulier laden**

Laadpunt met een vermogen van hoogstens 22 kW.

#### **Laadpunt voor snel laden**

Laadpunt met een vermogen hoger dan 22 kW.

#### **Kortparkeerladen**

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

#### **Ultrasnelladen**

Snelladen aan de bovenkant van de range wordt ook wel ultrasnelladen of 'Ultra Fast Charging' (UFC) genoemd. Hierbij gaat het om laadvermogens van meer dan 150 kW. Deze laadvermogens zijn gewenst voor zwaardere voertuigen.

#### **Slim laden**

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

#### **Publiek toegankelijk laadpunt**

Een laadpunt voor een elektrisch voertuig dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten. Hieronder vallen de openbare laadpalen zoals wij die de afgelopen jaren op gemeentegrond gerealiseerd hebben.

#### **Semipubliek toegankelijk laadpunt**

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

**Privaat laadpunt**

Een laadpunt op eigen terrein. Een privaat laadpunt is bedoeld voor privé gebruik.

**Laadpaalkleven**

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

**Social charging app**

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

**Batterij elektrisch voertuig (BEV)**

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

**Charge Point Operator (CPO)**

De CPO is verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en exploitatie van laadpalen.

**NAL-regio's**

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

**Zero-emissielogistiek (ZE-logistiek)**

Zonder uitstoot van schadelijke stoffen goederen verplaatsen voor bijvoorbeeld bouw, retail, afval, horeca, en e-commerce. Voertuigen rijden op elektriciteit of waterstof.

**Zero-emissiezones (ZE-zones)**

Zones waarbinnen geen logistieke voertuigen mogen komen die emissies uitstoten.