

Laadvisie Gemeente Oldebroek

De raad van de gemeente Oldebroek;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 12 december 2023;

overwegende dat vanwege de elektrificatie van de automarkt de komende tijd veel laadpalen geplaatst moeten worden;

BESLUIT:

de 'Laadvisie Gemeente Oldebroek' vast te stellen.

Samenvatting

Deze Integrale laadvisie bepaalt de strategie van gemeente Oldebroek om tijdig een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. Dit in navolging van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), een bijlage van het Klimaatakkoord. Deze laadvisie richt zich op de volgende gebruikersgroepen: personenvervoer en lichte logistieke voertuigen.

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden is ons eerste uitgangspunt dat EV (elektrisch voertuig)-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. 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.

Momenteel zijn er ongeveer 6 openbare laadpalen op gemeentegrond. Hier komen binnen 2 maanden zeker 18 laadpalen bij. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's en bestelwagens te voorzien zijn ongeveer 205 laadpalen nodig. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer 373 en 820 laadpunten (dus ongeveer 400 laadpalen) nodig voor deze gebruikersgroepen.

We geven de voorkeur aan uitvoering middels het concessiemodel wat wil zeggen dat een of meerdere CPO's het exclusieve plaatsingsrecht krijgen voor publieke laadpunten. Oldebroek stelt voorwaarden in de concessieovereenkomst. De CPO ontvangt de inkomsten, maar draagt tevens risico. We stellen onze eigen eisen aan prijs, spreiding, uitvoeringstempo en flexibiliteit.

In de uitrol kiezen we voor strategische plaatsing. We vinden het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners krijgen een raadplegende rol bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In de gemeente Oldebroek zetten we in op klimaatneutraal in 2050. Dat houdt voor wat betreft mobiliteit onder meer in dat in 2050 zo goed als alle personenauto's emissievrij rijden. Dus nauwelijks nog gebruik van fossiele brandstoffen. Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto's emissieloos¹, voor een belangrijk deel zullen dat batterij- elektrische auto's zijn. Die kunnen alleen rijden als de laadinfrastructuur op orde is. Om de vraag naar deze laadpunten bij te houden, 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 Oldebroek 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 publieke laadinfrastructuur mee op te kunnen stellen.

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

1.2 Opgave

Met ongeveer 12 publieke laadpunten² in gemeente Oldebroek 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. Naast de publieke laadpunten worden ook steeds meer private laadpunten aan huis en bij bedrijven geplaatst. Deze laadvisie gaat in op laadinfrastructuur voor particulieren in de openbare ruimte.

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 (elektrisch voertuig) -rijders op te lossen: bijvoorbeeld door reguliere laadpalen te plaatsen, door laadpleinen te realiseren of door snelladers een plek te geven. Deze laadoplossingen krijgen voor een deel een plek in de publieke ruimte, bijvoorbeeld voor inwoners die geen eigen oprit hebben of voor bezoekers aan voorzieningen binnen onze gemeente. Een ander deel van de laadpunten krijgt plek in de private ruimte, bij particuliere woningen en bijvoorbeeld op bedrijventerreinen. Deze private laadpalen worden niet meegenomen in deze laadvisie.

1.3 Doel en scope integrale laadvisie

Het doel van deze integrale laadvisie is om een strategie te bepalen waarmee, waar nodig, tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen wordt gerealiseerd. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen en de CO₂-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 (daarvoor zijn we het overleg met de netbeheerder aangegaan op gemeentelijke en provinciaal niveau) en willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

Deze laadvisie richt zich op de volgende gebruikersgroepen: personenvervoer, taxi's, voertuigen voor doelgroepenvervoer en lichte logistieke voertuigen. We laten vooralsnog buiten beschouwing: zware logistieke voertuigen en busvervoer.

We verwachten dat ook bestelwagens, taxi's en voertuigen voor het doelgroepenvervoer steeds meer overstappen naar elektrisch rijden. Een deel van die voertuigen gaan 's avonds mee naar huis en laadt in de wijk. De laadbehoefte van deze voertuigen in de wijk nemen we ook mee in deze laadvisie.

Momenteel onderzoekt de provincie en het Rijk hoe de behoefte naar logistieke laadinfrastructuur het best in kaart kan worden gebracht. Ook de vervolgstap over het implementeren van laadinfrastructuur wordt onderzocht. Hier wordt naar verschillende opties gekeken zoals: Laadpalen bij huidige rustplaatsen, laadpleinen voor vrachtwagens en laden bij bedrijven. Wij volgen deze ontwikkelingen nadrukkelijk en spelen daar wanneer mogelijk op in door te faciliteren.

We herijken onze visie elke twee jaar, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op korte termijn een passende laadinfrastructuur hebben.

Naast elektrische voertuigen zet zowel Nederland als Europa in op waterstof als energiedrager en 'brandstof' voor met name zware emissievrije voertuigen. De ontwikkeling van waterstof is nog niet zo ver als batterij-elektrisch. Het aanbod vulpunten, betaalbare voertuigen en groene waterstof is nog heel beperkt en erg duur. We volgen de ontwikkelingen.

1.4 Uitgangspunten voor de uitrol

Deze visie biedt de komende jaren houvast bij de realisatie van laadinfrastructuur. Om te zorgen dat laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch vervoer werken we aan een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur:

- **dekkend:** we willen dat EV-rijders niet ver hoeven te zoeken, voor ze een laadpunt tegenkomen;

2) 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.

- **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;
- **betalbaar:** we streven naar betaalbare laadsessies;
- **veilig:** iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid als digitale veiligheid (cyber security).

We kunnen deze doelen alleen behalen in samenwerking met de netbeheerder en uitvoerende markt-partijen, maar houden zelf de regie in de openbare ruimte.

1.5 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken bespreken we de integrale laadvisie meer in detail.

In [hoofdstuk 2](#) beschrijven we allereerst de uitgangssituatie: hoe ziet de laadinfrastructuur in gemeente Oldebroek er nu uit? [Hoofdstuk 3](#) beschrijft welke ontwikkelingen en trends er spelen en met welke kaders en aanpalend gemeentelijk beleid hebben we te maken? In [hoofdstuk 4](#) worden de prognoses voor de komende jaren beschreven. In [hoofdstuk 5](#) lichten we onze strategische keuzes toe en gaan we in op de gebruikersgroepen waar de laadvisie zich op richt. [Hoofdstuk 6](#) beschrijft hoe we de uitvoering van deze visie organiseren. [Hoofdstuk 7](#) beschrijft de uitvoering en organisatie omtrent elektrisch vervoer. [Hoofdstuk 8](#) betreft het plaatsingsbeleid.

Als bijlagen zijn een begrippenlijst (Bijlage II) en een overzicht van de relevante gebruikersgroepen (Bijlage III) bijgevoegd.

2. Kenmerken laadinfrastructuur

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

2.1 Soorten laadinfrastructuur

Het laadnetwerk bestaat uit laadpunten in de publieke, semipublieke en private ruimte. Waar het laadpunt 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, zonder barrières zoals slagbomen of poorten;
- **semipubliek laadpunt:** een privaat laadpunt dat is opengesteld voor publiek. Denk aan parkeergarages, tankstations of horeca-locaties. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn;
- **privaat laadpunt:** een laadpunt op eigen terrein, aan huis of bij een bedrijf.

Een actuele kaart van het laadnetwerk in de gemeente Oldebroek vind je op www.oplaadpalen.nl.

2.2 Typen 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:
 - a. **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;
 - b. **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 wel geschikt voor de hogere vermogens. De laadvermogens tussen 125 kW en 350 kW worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij brandstofverkoop-punten en wegrestaurants;
 - c. **ultrasnelladen voor openbaar vervoer en logistiek**

Laadpunt met een vermogen hoger dan 350 kW, bijvoorbeeld een pantograaf. Deze 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. Ontwikkelingen

3.1 Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik

Welke ontwikkelingen en trends spelen en met welke kaders en welk aanpalend gemeentelijk beleid hebben we te maken?

We gaan er van uit dat in de (nabije) toekomst het laden steeds efficiënter verloopt. De verwachting is dat een zelfde 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 meer 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.

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. In de basis 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 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 binnen de Proeftuin Slimme Laadpleinen wordt de techniek al volop getest. Door deelname aan de concessie zorgen we er in Oldebroek voor dat de laadinfrastructuur technisch geschikt is voor toepassing van slimme laadtechnieken.

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 waar Nederland aan werkt, 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 III³). 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.

3.2 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 elektrisch voertuigen ook een plek in. De EU wil de uitstoot van broeikasgassen fors verminderen. Het doel is om tegen 2050 klimaatneutraal te zijn. Een deel van het pakket om dit doel te halen is vanaf 2035 een verbod op de verkoop van auto's met een verbrandingsmotor. Op dit moment is een elektrische auto eigenlijk het enige alternatief voor een auto met een verbrandingsmotor. Dit betekent dat er een forse investering nodig is in de uitbreiding van de laadinfrastructuur.

3) Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer - EPBD III

Als door al deze veranderingen netproblemen ontstaan, kan dat tot hoge maatschappelijke kosten leiden. Dit kan 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 aan kan.

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. Binnen de gezamenlijke concessie gaan we werken met het plaatsen van laadinfrastructuur aan de hand van een plankaart. Deze plankaart wordt op voorhand afgestemd met de netbeheerder om zo de meest optimale locatie te kunnen vinden. Liander heeft aangegeven dat ze op dit moment nog geen inzicht kunnen geven of alle laadpalen geplaatst kunnen worden.

Deze informatie nemen we ook mee in de Regionale Energiestrategie (RES) 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 opslag- en energie-infrastructuur.

Mits het net een nieuwe aansluiting niet meer aankan en daardoor een laadpaal geweigerd moet worden, worden alternatieven gezocht om alsnog een laadpaal te realiseren. Dit wordt gezamenlijk in GO-RAL verband opgepakt. Alternatieven kunnen bestaan uit laadpalen met batterij die opladen op rustige netmomenten of lokaal opwekken.

In situaties waarin het net vol zit of vol lijkt te geraken kan vanuit de gemeente of vanuit de netbeheerder gevraagd worden om de laadpalen piekvermijdend in te stellen. Dit betekent dat op het moment dat het net druk is minder of niet geladen kan worden. Hierdoor blijft het net ook toegankelijk voor andere doelstellingen zoals het verduurzamen of bouwen van woningen. In de overeenkomsten met concessiehouders is dit ook zodanig afgesproken.

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. We volgen de ontwikkelingen en pilotprojecten op verschillende plekken in Nederland.

3.3 Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid

Deze laadvisie raakt verschillende bestaande beleidskaders waarmee we in de uitwerking rekening houden. De volgende beleidsvelden zijn daarbij onder meer van belang:

- *Parkeer- en mobiliteitsbeleid;*
- *Duurzaamheidsbeleid;*
- *Beleid Inrichting Openbare Ruimte (IBOR en LIOOR);*
- *Woningbouwbeleid;*
- *Omgevingsvisie;*
- *Monumenten- en welstandsbeleid.*

4. Opgave

4.1 Inleiding

Om inzicht te krijgen in hoeveel laadpunten er nodig zijn, hebben we gebruik gemaakt van de prognoses van ElaadNL, de zogeheten Outlooks, van 2020/2021. 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 om de ontwikkeling van elektrisch vervoer niet te beperken.

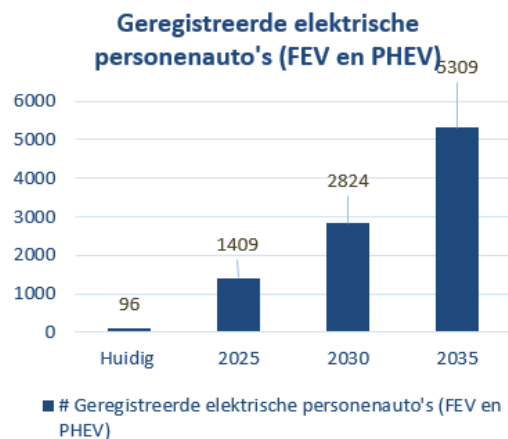
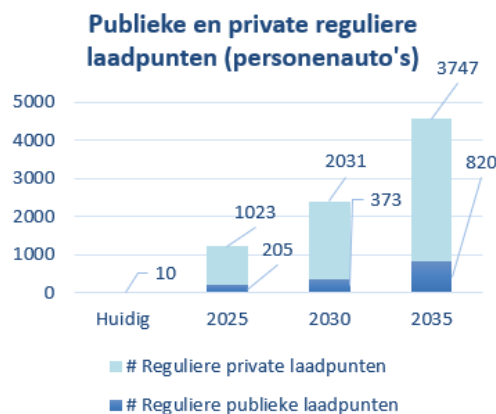
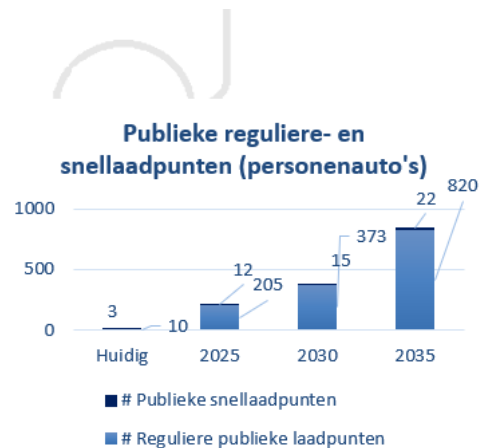
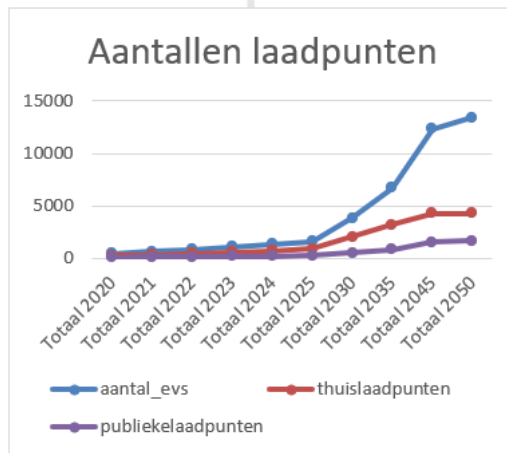
De prognoses geven inzicht in het aantal benodigde publieke en private laadpunten en het aantal benodigde reguliere en snellaadpunten, voor de periodes 2025, 2030 en 2035. ElaadNL gebruikt voor de Outlooks veel openbare databestanden, zoals gegevens over kavels (eigen oprit) en demografische en welvaartsgegevens (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 zo nodig onze doelstellingen bij.

4.2 Prognose benodigde laadpunten

Momenteel zijn er ongeveer 25 publieke laadpunten, daarbovenop wachten nog 7 op goedkeuring van Liander en/of plaatsing, in 2022 reden in de gemeente Oldebroek ongeveer 150 elektrische voertuigen.

Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's en bestelwagens te voorzien zijn ongeveer 205 laadpunten nodig. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer 373 en 820 laadpunten (dus ongeveer 400 laadpalen) nodig voor deze gebruikersgroepen.



Uit de bovenstaande figuren blijkt dat we richting 2030 voor een grote opgave staan. Om te voorzien in deze laadbehoefte is een forse toename van het totaal aantal laadpunten en daarmee ook publieke laadpunten nodig. Wel is de verwachting dat er verhoudingsgewijs minder laadpunten per elektrische auto nodig zijn dan in de huidige situatie, zoals beschreven in 2.2. In de Outlooks is rekening gehouden met deze ontwikkelingen.

Dit komt neer op gemiddeld één laadpunt per 5 parkeerplekken in gemeente Oldebroek in 2030. Deze laadpunten moeten voorzien in de laadbehoefte van onder andere ruim 2.800 geregistreerde elektrische personenauto's en bestelwagens.

5. 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, taxi's, voertuigen voor doelgroepenvervoer en lichte logistieke voertuigen.

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

1. **Soorten laadinfrastructuur:** de verhouding private, semipublieke en/of publieke laadpunten;
2. **Typen 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, waarbij voor de hele gemeente plekken voor laadpunten worden aangewezen.

5.1 Soorten laadinfrastructuur: 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 op privaat terrein. 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. Daarbij houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente.

5.2 Typen laadpunten

Om de laadbehoefte van EV-rijders op te vangen, is minimaal een netwerk van reguliere laadpunten nodig. Dat is eventueel aan te vullen met snellaadpunten als aanvullende laadoplossing voor bijvoorbeeld bezoekers of logistieke voertuigen.

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten, zoals aangegeven in paragraaf 4.1. Reguliere laadpalen kunnen los worden geplaatst, of geclusterd in een laadplein. De realisatie van een laadplein is evenwel complexer en over het algemeen duurder dan de realisatie van losse laadpalen. We kiezen daarom voorlopig niet voor de realisatie van laadpleinen.

Binnen onze gemeente zijn er langs de A28 een aantal snellaadlocaties. De insteek is dat we de ontwikkelingen qua (snel-)laden volgen en daarop acteren. Dat betekent dat we op dit moment geen snellaadlocaties zelf gaan aanbrengen. Mochten er marktpartijen zijn die ons benaderen met een voorstel om een snellaadpunt te realiseren zullen wij dit plan analyseren en onderzoeken of dit past binnen onze visie.

Kabelgoten worden, overeenkomstig met het advies van GO-RAL, niet toegestaan. Dit resulteert voor de omgeving teveel het idee van een gereserveerde parkeerplaats voor een huis en kabelgoten in de openbare weg verstoren de uniforme uitstraling van het trottoir.

Regionale visie snelladen

We zien snelladers als een nuttige aanvulling op het netwerk van reguliere laadpunten. Door onze regio loopt een aantal belangrijke doorstroommassen waar op punten zelfs al snellaadinfrastructuur gerealiseerd is. Hier liggen kansen voor de markt en we gaan ervan uit dat de markt met locatievoorstellen zal komen. We voorzien op dit moment geen specifieke locaties maar hebben wel een aantal eisen waar de locaties aan moeten voldoen. Dat zijn:

- We streven ernaar om de snelladers zoveel mogelijk langs doorstroommassen te realiseren. Dit vanwege de behoefte/vraag;
- Daarnaast willen we geen extra (zwaar) verkeer aantrekken naar de woonwijken en de centra;
- De laadlocaties moeten goed ruimtelijk inpasbaar zijn;
- Moet goede afstemming met de netbeheerder plaatsvinden.

We kiezen ervoor om dit niet als regio of individuele gemeente te realiseren maar laten het initiatief aan de markt en management bedrijvenparken. We treden daarbij als regio adviserend op om ervoor te zorgen dat er voldoende rekening gehouden wordt met bovenstaande punten.

5.3 Uitvoeringsmodel

We geven de voorkeur aan het uitvoeringsmodel concessiemodel regionaal wat wil zeggen dat een of meerdere CPO's het exclusieve plaatsingsrecht krijgen voor publieke laadpunten. We sluiten aan bij de concessie die door de provincies Overijssel en Gelderland is georganiseerd. We kiezen voor deze samenwerking omdat er relatief weinig ambtelijke capaciteit voor nodig is doordat de provincie Overijssel het contractmanagement op zich neemt.

Ook verwachten we dat onze gemeente an sich de komende jaren nog niet heel aantrekkelijk is voor marktpartijen. Met een regionale concessie kunnen we meeliften op locaties die wel aantrekkelijk zijn voor de markt. Hierdoor kunnen we de e-rijders binnen de gemeente betere tarieven bieden.

5.4 Plaatsingsstrategie: mate van proactieve uitrol

Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de opkomst daarvan op de tweedehandsmarkt is de verwachting dat vraaggestuurde plaatsing alleen niet langer voldoet vanwege de lange doorlooptijden. De behoefte om (ook) proactief uit te rollen – en daarmee voor de vraag uit te plaatsen – wordt steeds groter.

Onze plaatsingsstrategie voor publieke laadpunten gaat uit van een combinatie van proactief, vraaggestuurd en strategische plaatsing. Door onze deelname aan de concessie is het mogelijk om ieder jaar een aantal locaties aan te wijzen die door de concessiehouder proactief gerealiseerd gaan worden. Dit voert de concessiehouder uit zonder dat daar een extra vergoeding van de gemeente voor betaald hoeft te worden.

Daarnaast kiezen we voor vraaggestuurde plaatsing, waarbij bewoners en forenzen een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. Daarna zoeken we op basis van de plankaart een geschikte locatie. We werken samen met marktpartijen die bereid zijn om op basis van aanvragen te investeren in laadinfrastructuur. Daarbij accepteren we dat de doorlooptijden langer zijn dan bij datagedreven plaatsing. We verwachten dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen en monitoren of dit problemen oplevert voor bezoekers.

Naast de vraaggestuurde plaatsing willen we ook laadpunten kunnen realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen, zoals winkelcentra, overheidsgebouwen, toeristische trekpleisters en logistieke knooppunten. Daarmee faciliteren we ook bezoekers van onze gemeente. We verwachten dat voor deze strategische plaatsing een financiële bijdrage van Oldebroek nodig is.

5.5 Participatie

Oldebroek vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners informeren we *nu nog* bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken, maar middels deze visie willen we dit aan de voorzijde van het traject de plaatsingslocaties samen met de bewoners vast te stellen.

Er komt een uitvoeringsplan met kaarten waarin alle 400 plaatsingslocaties van publieke laadpalen ingevuld zijn waardoor er straks geen lange plaatsingstrajecten nodig zijn.

6. Gebruikersgroepen

De gemeente Oldebroek 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, taxi's, voertuigen voor doelgroepenvervoer en lichte logistieke voertuigen, op welke laadoplossingen we inzetten. In bijlage III geven we een overzicht van de relevante gebruikersgroepen. 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.

6.1 Personenvervoer

Voor personenvervoer maken we onderscheid tussen inwoners en bezoekers, waarbij we bezoekers verdelen in recreatief en werk-gerelateerd bezoek:

- **inwoners:** de meest voor de hand liggende laadoplossing voor bewoners met een eigen parkeerplaats is privaat laden op eigen terrein. Voor inwoners die elektrisch (willen gaan) rijden en geen toegang hebben tot een privaat dan wel semipubliek laadpunt, zetten we in op voldoende publieke laadpunten verspreid over de gemeente;
- **bezoekers:** hieronder valt bijvoorbeeld bezoek aan vrienden en familie maar ook bezoek aan toeristische locaties en de centra van de kernen in de gemeente Oldebroek. 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 het centrumgebied wordt waar mogelijk ingevuld door private en semipublieke laadpunten bij de betreffende (toeristische) locaties. Snellaadpunten vormen een belangrijk vangnet voor bezoekers die lange ritten maken. Op dit moment zijn snellaadpunten aanwezig bij de tankstations langs de A28 bij Wezep;
- **bezoekers werk:** de laadbehoefte van werk gerelateerd bezoek wordt waar mogelijk ingevuld met private en semipublieke laadpunten bij onder andere bedrijven en kantorencomplexen. Voor bedrijven is dit in de meeste gevallen ook de meest kosteneffectieve optie, omdat zij elektriciteit relatief goedkoop kunnen inkopen. Daarnaast zijn snellaadpunten van belang als vangnet voor bezoekers die lange afstanden moeten rijden en tussen bezoek aan klanten kort de tijd hebben om te laden.

6.2 De logistieke sector

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. 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 de openbare ruimte in onze gemeente. We monitoren de ontwikkelingen en passen indien nodig onze visie en ons beleid hierop aan.

6.3 Overige gebruikersgroepen

Ook voor de gebruikersgroepen "doelgroepenvervoer" en "taxi's" moeten er laadmogelijkheden komen.

De doelstelling is dat het doelgroepenvervoer voor 2025 emissievrij (batterij- of waterstof- elektrisch) is. De voertuigen voor doelgroepenvervoer laden 's nachts bij voorkeur in de remise, maar voor een deel worden ze thuis geladen, op de eigen oprit of in de publieke ruimte. Indien nodig faciliteren we publieke laadpunten in de wijk voor deze gebruikersgroep. Hier zijn enkele vragen over binnengekomen, maar is nog niks voor geplaatst.

De doelstelling is dat taxivervoer voor 2030 emissievrij (batterij- of waterstof-elektrisch) is. Taxi's laden deels bij de remise, deels nabij de woning van de chauffeur. Indien nodig faciliteren we publieke laadpunten in de wijk voor deze gebruikersgroep.

7. Uitvoering en organisatie

7.1 Gemeentelijke organisatie

Bestuurlijk opdrachtgever voor de realisatie van openbare laadinfrastructuur is de wethouder Verkeer en BOR-taken. Voor de uitrol is het team Leefomgeving verantwoordelijk.

De opschaling van laadinfrastructuur vraagt om grotere uitvoeringskracht en verdere professionalisering van het werkproces. Ook is het belangrijk dat het onderwerp structureel aandacht krijgt bij meerdere gemeentelijke teams, die op de hoogte zijn van elkaars visie. Daarbij valt te denken aan de teams die verantwoordelijk zijn voor verkeer, ruimtelijke ordening, economie en toerisme.

7.2 Samenwerking en afstemming

Om de doelen uit onze laadvisie te behalen, werken we samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio Gelderland/Overijssel (GO-RAL). Dit is een samenwerkingsverband tussen provincies Gelderland en Overijssel, en de inliggende netbeheerders. De samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten bij de uitrol van laadinfrastructuur, onder andere door het delen van kennis en het organiseren van aanbestedingen voor laadpunten in de publieke ruimte. Daarnaast zijn de bewoners, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar we mee samenwerken en afstemmen. Ook werken we samen in het project Noord Veluwe Bereikbaar (NVB), een samenwerkingsverband tussen de gemeenten Putten, Ermelo, Harderwijk, Nunspeet, Elburg, Oldebroek en Hattum, op het gebied van mobiliteit en (alternatief) vervoer, en de provincie Gelderland.

7.3 Monitoring

Monitoring levert waardevolle inzichten op over onder meer de groei van elektrisch vervoer in onze gemeente, het gebruik van specifieke laadpunten en de laadinfrastructuur als geheel en de belasting van het energienetwerk. Het is van belang dat we als gemeente eigenaar zijn van de gebruiksdata van de laadpunten in de publieke ruimte. Deze gebruiksdata benutten we om samen met GO-RAL/NVB de monitoring verder invulling te geven. Op deze manier kunnen we de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk volgen en waar nodig/wenselijk bijsturen. Vanuit de GO-RAL wordt er een monitoringstool ingericht om het complete netwerk van laadinfrastructuur in beeld te brengen en te houden.

7.4 Financiële kaders

Op basis van de huidige markt is de verwachting dat de plaatsing van reguliere laadinfrastructuur kan worden uitgevoerd zonder financiële bijdrage van de gemeente. Wel vraagt de uitrol van laadinfrastructuur en de uitvoering van deze laadvisie ambtelijke capaciteit.

Voor reguliere laadpalen die we op aanvraag plaatsen, gaan we uit van een ambtelijke capaciteitsbijdrage van acht uur per laadpaal. Dit is bestemd voor onder meer het nemen van het verkeersbesluit en het proces van afstemming en plaatsing.

Daarnaast verwachten we dat voor de plaatsing van strategische laadpalen een gemeentelijke bijdrage nodig is van € 1000,- tot € 1500,- per laadpaal.

8. Plaatsingsbeleid

8.1 Inleiding

Het plaatsingsbeleid geeft invulling aan de keuzes die in deze Integrale laadvisie Oldebroek van de gemeente Oldebroek zijn gemaakt. Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroepen personenvervoer (bewoners en bezoekers), lichte logistieke mobiliteit, taxi's en doelgroepenvervoer en helpt de gemeente bij de uitvoering.

Voor personenvervoer is op dit moment op veel plaatsen al een behoefte aan laadpunten en verwachten we een sterke toename. Voor andere gebruikersgroepen volgen we de ontwikkelingen en als nodig passen we onze visie en plaatsingsbeleid hierop aan. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur snel gaan, actualiseren we de visie en het plaatsingsbeleid in ieder geval elke twee jaar.

8.2 Uitwerking beleidskeuzes

Private, semipublieke, publieke laadpunten

We hanteren het uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Voor EV-rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben zorgt de gemeente voor laadvoorzieningen in de publieke ruimte.

Om het gebruik van laadpalen op privaat en semipubliek terrein maximaal te benutten en daarmee de druk op de openbare ruimte zoveel mogelijk te ontzien, zet de gemeente in op stimuleren van de realisatie van private en semipublieke laadpunten.

Locaties

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst. We stellen een plankaart op met de locaties voor de te plaatsen laadinfrastructuur. Deze plankaart wordt ter inzage gelegd, waarna belanghebbenden eventueel bezwaren kunnen maken. Vervolgens neemt het college een besluit over deze plankaart, en daarna zal de gemeenteraad deze plankaart vaststellen. Bij de daadwerkelijk uitvoering heeft er dan alleen een melding bij een aanvraag te worden gedaan.

In principe hanteren we een (maximale) loopafstand van 200 m tot een laadpunt. Echter is de parkeerdruk niet per se een reden om een laadpaal op een andere locatie te plaatsen. Er moet altijd rekening worden gehouden met een goede verdeling over de gemeente.

Typen laadinfrastructuur

We maken onderscheid tussen reguliere laadpunten, laadpleinen en snellaadpunten.

Reguliere laadpunten

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten. Deze laadpunten met een vermogen tot 22 kW plaatsen we als losse palen.

Laadpleinen

Op dit moment is er nog geen aanleiding om laadpleinen aan te leggen. Wanneer de vraag naar laadpunten toe neemt wordt een mogelijk laadplein per situatie beoordeeld.

Snellaadpunten

Op dit moment is het faciliteren van snellaadpunten in de openbare ruimte nog niet aan de orde.

Plaatsingsstrategie

Om publieke laadinfrastructuur bij te plaatsen kiezen we voor de volgende procedures:

- het maken van een plankaart voor de hele gemeente, waarop alle toekomstig gewenste laadpunten (400 voor 2030) zijn aangegeven;
- we werken samen met marktpartijen die bereid zijn om op basis van aanvragen te investeren in laadinfrastructuur. Daarbij accepteren we dat de doorlooptijden langer zijn dan bij datagedreven plaatsing. We verwachten dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen en monitoren of dit problemen oplevert voor bezoekers;
- ook gaan we bij (ver-)nieuwbouwplannen direct eventuele locaties voor laadpunten vaststellen en vastleggen, in overleg met de detailhandel en de netbeheerder;
- dan is er nog het strategisch plaatsen van laadpunten, met name bij winkelcentra, overheidsgebouwen, sportcomplexen en toeristische trekpleisters. Die worden ook direct op de plankaart aangegeven, in overleg met detailhandel en netbeheerder.

Welke locaties geschikt zijn voor laadpunten, leggen we vast in een plankaart. Dit geeft zowel onze organisatie als de netbeheerder houvast en versnelt het proces rond plaatsing. De prognoses per kern/buurt van ElaadNL gebruiken we als uitgangspunt.

Realisatiecriteria

Bij de realisatie van laadinfrastructuur gelden de volgende criteria:

- veiligheid: de laadkabel mag niet over het trottoir liggen. Ook kabelgoten en chargearms worden niet toegestaan;
- elektriciteitsnet: laadpalen worden waar mogelijk binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet) gerealiseerd. Dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn. Daarnaast wordt er rekening gehouden met voldoende ruimte voor de realisatie van ondersteunende hardware bij grotere aansluitingen zoals de trafo en omvormers;
- bestaand parkeervak: laadpalen worden waar mogelijk naast bestaande parkeerplaatsen gerealiseerd ;
- belemmering voorkomen: de doorgang van het trottoir moet na plaatsing van laadpunt en bebording minimaal 120 cm bedragen;
- monumenten: plaatsing voor monumenten wordt zoveel mogelijk vermeden, maar kan mogelijk worden gemaakt met maatwerk. Inpassing in straatmeubilair en ondergrondse laadpunten heeft op deze locaties de voorkeur;
- niet voor de deur van de aanvrager: bij voorkeur wordt een publiek laadpunt niet op het parkeervak voor de deur van de aanvrager geplaatst, maar op een parkeerplaats/parkeerkoffer in de directe nabijheid, om te voorkomen dat aanvrager en omwonenden het laadpunt ervaren als 'eigen'.

8.3 Participatie

Oldebroek vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners informeren we door middel van deze laadvisie en de plankaart over de te plaatsen publieke laadpunten in en nabij woonwijken. We gaan daarvoor enkele inloopavonden organiseren zodat bewoners hun mening kunnen geven over de voorgenomen locaties, daarna zullen deze door het college vastgesteld worden.

8.4 Juridische procedure

Via de plankaart worden de plaatsen aangegeven waar laadpunten geplaatst gaan worden. Na het definitief vaststellen van deze kaart is alleen nog een melding nodig voor het plaatsen van het laadpunt. Voor alle op de plankaart genoemde, nog aan te leggen laadpunten, wordt een paraplu-verkeersbesluit genomen.

*Aldus besloten in de openbare vergadering
van de gemeenteraad van Oldebroek
op 1 februari 2024.*

, griffier J. Tabak,

, voorzitter T.H. Haseloop-Amsing.

Bijlage I Voorbeeld verkeersbesluit

Voorbeeld verkeersbesluit ten behoeve van het aanwijzen van een laadpunt inclusief bebording

Verkeersbesluit Openbaar gemaakt d.d.

Verkeersbesluit gereserveerde parkeerplaatsen voor opladen elektrische en hybride voertuigen op twee parkeerplaatsen aan de

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Oldebroek,

Gelet op de Wegenwet, de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994), het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990), het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: BABW) en de Uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: Uitvoeringsvoorschriften BABW),

Overwegende:

dat de gelegen is binnen de bebouwde kom van;

dat deze weg in beheer is bij de gemeente Oldebroek;

dat de een weg is als bedoeld in artikel 1, lid 1 onder b van de WVV 1994;

dat gelet op bovengenoemd artikel het college van burgemeester en wethouders van Oldebroek bevoegd is verkeersbesluiten te nemen voor deze weg;

dat de wegcategorisering van de gemeente Oldebroek is opgenomen is het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan;

dat deze categorisering aansluit op de categorisering, zoals bedoeld in het landelijk beleid Duurzaam Veilig;

dat de is gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom en de weg daarmee deel uitmaakt van het verblijfsgebied;

dat de verkeersfunctie in een verblijfsgebied ondergeschikt is aan de verblijfsfunctie;

dat er voldoende parkeerruimte overblijft als er twee gereserveerde parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische auto's bestemd worden;

dat elektrisch aangedreven auto's in opkomst zijn en er in Nederland begin 2023 meer dan 500.000 elektrische en hybride auto's zijn geregistreerd;

dat de gemeente Oldebroek aan Vattenfall een concessie heeft verleend voor het realiseren, exploiteren en beheren van laadpalen;

dat de laadpalen voor deze doelgroepen zijn bestemd:

- bewoners van de wijk;
- bezoekers van de wijk;

dat een laadpaal twee aansluitingen voor elektrische voertuigen kent;

dat om een optimale benutting van een openbaar laadpunt te waarborgen het wenselijk is om nabij het oplaadpunt twee parkeerplaatsen te reserveren ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen;

dat dit gerealiseerd kan worden door middel van het plaatsen van het verkeersbord model E8c van bijlage 1 van het RVV 1990 met een onderbord dat aanduidt dat het verkeersbord van toepassing is op twee parkeervakken;

dat de twee parkeervakken alleen door elektrische voertuigen gebruikt kunnen worden;

dat het exclusief parkeren voor elektrische auto's slechts is toegestaan met als doel de auto op te laden, zodat het oplaadpunt voor meerdere gebruikers beschikbaar is;

dat dit gebruik geregeld is in artikel 24, lid 1, sub d ten 2e van het RVV 1990, namelijk “de bestuurder mag zijn voertuig niet parkeren op een parkeergelegenheid op een andere wijze of met een ander doel dan op het bord of op het onderbord is aangegeven”;

dat gelet op artikel 12 van het BABW voor het plaatsen van het verkeersbord E8c – met het betreffende onderbord – van bijlage 1 van het RVV 1990 een verkeersbesluit is vereist;

dat gelet op artikel 2 van de WVV 1994 de verkeersmaatregel strekt tot het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;

dat gelet op artikel 2 van de WVV 1994 de verkeersmaatregel voorts strekt tot het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;

dat gelet op artikel 2 van de WVV 1994 het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer in het geding komt bij het treffen van deze verkeersmaatregel;

dat gelet op voorgaande overwegingen het zo veel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer van ondergeschikt belang wordt geacht;

dat gelet op artikel 24 van het BABW overleg is gevoerd met

dat de politie heeft ingestemd met de hierna genoemde verkeersmaatregel.

Het besluit:

Het college van burgemeester en wethouders van Oldebroek besluit:

- door middel van het plaatsen van het verkeersbord E8c van bijlage 1 van het RVV 1990 met een onderbord met pijlen, waaruit blijkt dat het bord voor twee parkeerplaatsen van toepassing is – aan de In een tweetal parkeerplaatsen te reserveren ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen, zoals aangegeven op bijgaande situatietekening.

Situatietekening

Aldus besloten in de vergadering van het college van burgemeester en wethouders van gemeente Oldebroek op

Burgemeester en wethouders van Oldebroek,

, burgemeester T.H. Haseloop – Amsing

, secretaris P.H. Lensselink

Mededelingen

Bezwaar- of beroepsclausule

Dit besluit treedt in werking na bekenmaking in het gemeenteblad.

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan iedere belanghebbende binnen zes weken na de dag van toezending van dit besluit hiertegen bezwaar maken bij het college van burgemeester en wethouders van Oldebroek, Raadhuisplein 1, 8096 CP Oldebroek. In afwachting van een beslissing op het bezwaarschrift kan schorsing van het besluit of een andere voorlopige voorziening worden gevraagd bij de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Gelderland, Afdeling Bestuursrecht, postbus 9030, 6800 EM te Arnhem. Daarvoor is in het algemeen griffierecht verschuldigd.

Dit besluit ligt gedurende de termijn van zes weken na de dag van openbare kennisgeving ter inzage bij de Publieksbalie, gevestigd aan het Raadhuisplein 1 te Oldebroek. U kunt dit besluit inzien gedurende de openingstijden.

Bijlage II 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 22kW.

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 150kW. 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.

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.

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-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.

⁶ Zie voor meer informatie de *Gelders-Overijsselse Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (GO-RAL)*

Bijlage III Overzicht gebruikersgroepen

In onderstaande tabel staat een overzicht van de verschillende gebruikersgroepen en de verwachte laadoplossing.

Gebruikersgroep	Voertuigtype	Regulier laden (<22 kW)	Kortparkeerlanden en/ of Ultrasnelladen voor personenvervoer (22-350 kW)	Ultrasnelladen voor zwaar transport zoals logistiek, busvervoer (>350)
 Personenvervoer particulier (woon-werk en bezoekers)	Personenauto	Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting. Semipubliek: [parkeergarages,] horeca, winkelcentra. Publiek: [publieke parkeergarages en]openbare ruimte	Privaat: n.v.t. Semipubliek: winkelcentra, supermarkten, tankstations, horeca. Publiek: snel(bij) laden in [publieke parkeergarages, hubsen] openbare ruimte	Voorlopig niet van toepassing
 Doelgroepenvervoer	Personenauto Personenbus	Zie personenauto's Zie bestelwagens		
 Taxi's		Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting stallingdepot. Semipubliek: parkeergarages, horeca, winkelcentra en taxistandplaatsen	Privaat: snellader bedrijf. Semipubliek: parkeergarages, horeca, winkelcentra, standplaatsen, tankstations en op bedrijfsaansluiting stallingdepot.	
 Openbaar vervoer	Bus	n.v.t.	Privaat: remise concessiehouder en via opportunityladen (eigen laadinfra) bij eindhaltes buslijnen. Semipubliek: n.v.t. Publiek: n.v.t.	Privaat: remise concessiehouder en via opportunityladen(eigen laadinfra) bij eindhaltes buslijnen. Semipubliek: n.v.t. Publiek: n.v.t.
 Lichte logistieke voertuigen	Bestelwagens	Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting stallingdepot, Semipubliek: [parkeergarages,] horeca en winkelcentra. Publiek: [publieke parkeergarages en]openbare ruimte	Privaat: snelladerbedrijf. Semipubliek: horeca, winkelcentra, tankstations, hubs. Publiek: [op strategische hubs, publieke parkeergarages en]openbare ruimte	Voorlopig niet van toepassing
		[optie: Light electric vehicles LEV's, o.a. fiets en bromfiets] Privaat: stopcontacthuis (220 volt) Semipubliek: in fietsenstallingen (220volt) Publiek: gemeentelijke stallingsplekken (220 volt).	n.v.t.	n.v.t.

Gebuikersgroep	Voertuigtype	Regulier laden (<22 kW)	Kortparkeerladen en/ of Ultrasnelladen voor personenvervoer (22-350 kW)	Ultrasnelladen voor zwaar transport zoals logistiek, busvervoer (>350)
 Zware logistieke voertuigen	vrachtwagens	Privaat: bedrijf/depot Semipubliek: n.v.t. Publiek: n.v.t.	Privaat: bedrijf/depot. Semipubliek: laad- en losplekken, tankstations, hubs. Publiek: openbare ruimte	Privaat: bedrijf/depot. Semipubliek: laad- en losplekken, tankstations, hubs. Publiek: openbare ruimte
 Mobiele werktuigen		Er is nog geen duidelijk eindbeeld van technologie en laadbehoefte: van 220 volt tot krachtstroom.		
 [Vaartuigen]		Walstroom	Wissel- en laadplekken voor accucontainers	