

Integrale laadvisie gemeente Doesburg

Samenvatting

Deze Integrale laadvisie bepaalt de strategie van de gemeente Doesburg 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 voornamelijk op personenvervoer en fietsers. De laadvisie heeft een zichttermijn tot en met 2030, dit loopt parallel met de Regionale Energiestrategie. We bundelen elke twee jaar de ontwikkelingen op een aantal terreinen, om zo te bepalen of de laadvisie herijkt moet worden. De bevindingen worden gebundeld in een informatiebrief. Zo kunnen we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig meenemen en op elk moment een passende laadinfrastructuur hebben.

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden is ons eerste uitgangspunt 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. Het onderwerp 'snelladen' wordt in regionaal verband opgepakt.

Momenteel zijn er acht laadpunten in de gemeente Doesburg. Om in 2025 aan de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voldoen zijn ongeveer 126 laadpunten nodig. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer 215 en 467 laadpunten nodig voor deze gebruikersgroep.

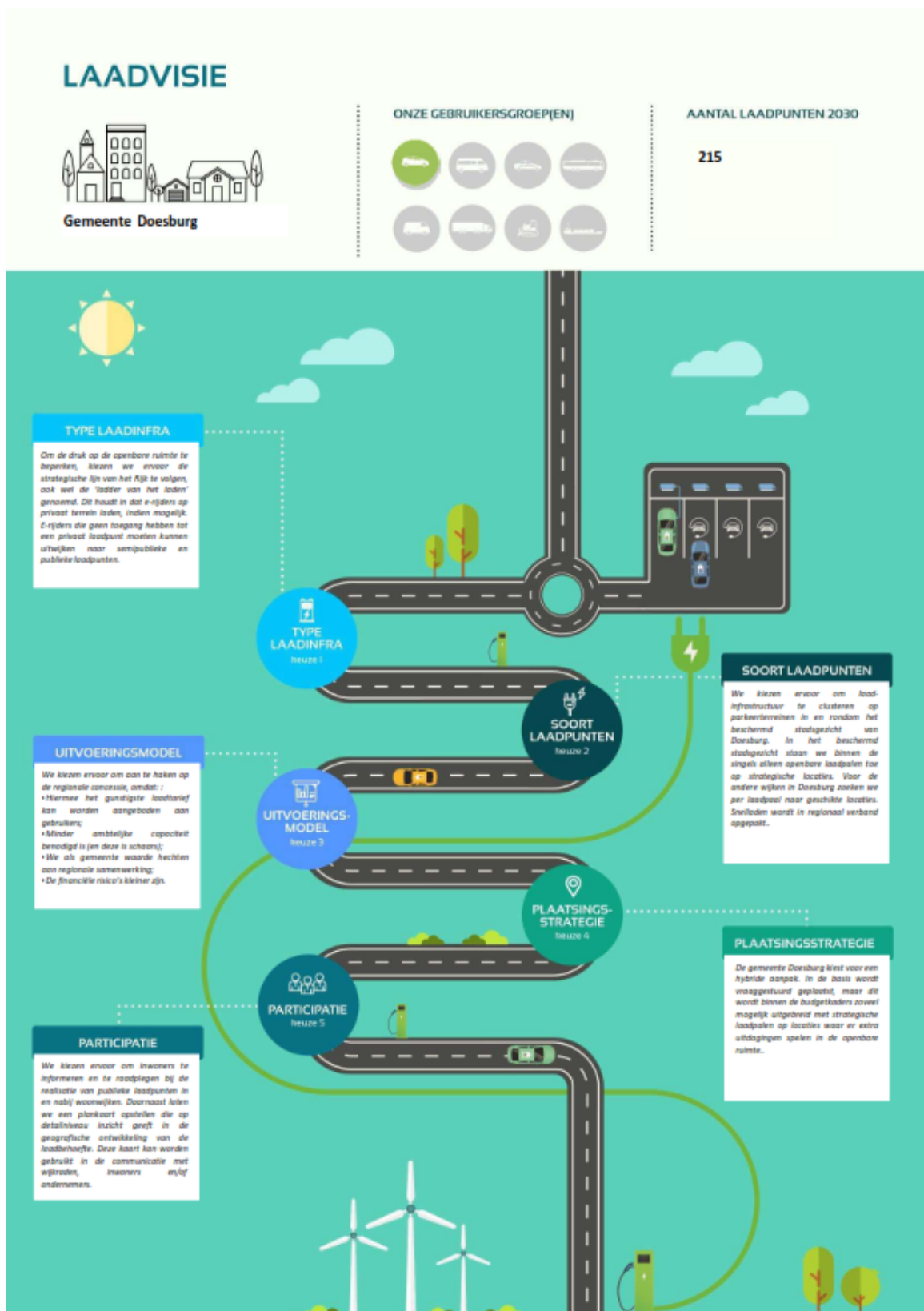
Voor de uitvoering geven we de voorkeur aan het concessiemodel. Dit wil zeggen dat één of meerdere aanbieders het exclusieve plaatsingsrecht krijgen voor publieke laadpunten. We sluiten aan bij de concessie van de provincies Gelderland en Overijssel. We kiezen voor deze samenwerking omdat:

- Op deze manier het gunstigste laadtarief kan worden aangeboden aan gebruikers;
- Er minder ambtelijke capaciteit benodigd is (en deze is schaars);
- We waarde hechten aan regionale samenwerking;
- De financiële risico's bij een concessiemodel kleiner zijn.

In de concessie streven we naar het afnemen van duurzame, groene stroom en het kunnen aanbieden van laadpalen die geen afbreuk doen aan de beeldkwaliteit van Doesburg. De verwachting is dat de looptijd van de concessie 10 jaar bedraagt en dat de gemeente Doesburg vanaf 1 februari 2022 laadpalen kan laten plaatsen via deze concessie.

De gemeente Doesburg kiest voor een hybride aanpak. In de basis wordt vraaggestuurd geplaatst, maar dit wordt binnen de budgetkaders zoveel mogelijk uitgebreid met strategische laadpalen op locaties waar er extra uitdagingen spelen in de openbare ruimte.

We vinden het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Daarom informeren en raadplegen we inwoners bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken. Daarnaast laten we een plankaart opstellen die op detailniveau inzicht geeft in de geografische ontwikkeling van de laadbehoefte. Deze kaart kan worden gebruikt in de communicatie met wijkraden, inwoners en/of ondernemers.



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in de gemeente Doesburg. Dat is ook noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. Volgens de Routekaart Energieneutraal Doesburg moet al het vervoer in 2050 emissieloos zijn.

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 te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten² 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 de gemeente Doesburg geeft deze integrale laadvisie de komende jarenrichting 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 laadinfra mee op te kunnen stellen. In het plaatsingsbeleid worden de gemaakte beleidskeuzes verder uitgewerkt. Het plaatsingsbeleid is een apart document en wordt tegelijkertijd met deze laadvisie vastgesteld.

1.2 Opgave

Met 8 publieke laadpunten in de gemeente Doesburg 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 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 onze gemeente. Een ander deel van de laadpunten krijgt plek in de private ruimte, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen. Naast reguliere laadpalen volgen we ook de ontwikkelingen van innovatieve laadoplossingen, zoals bijvoorbeeld het integreren van laadpunten in lichtmasten.

1.3 Doel en scope laadvisie

Het doel van deze integrale laadvisie is om een strategie op te stellen waarmee de vraag naar publieke laadpalen kan worden gefaciliteerd, zodat we tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen realiseren. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen en de CO2-uitstoot te verminderen. Daarnaast zorgen we hiermee voor een goede inpassing van laadpalen in de openbare ruimte en houden we hier controle over. Dit document kan tevens gebruikt worden als leidraad voor samenwerking in de regio en lokaal met inwoners, ondernemers en VvE's.

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 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 op de gebruiksgroep 'personenvervoer'. We laten vooralsnog buiten beschouwing: Openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, mobiele werktuigen, deelauto's, taxi's, wegtransport, logistiek en binnenvaart³.

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 brengen elke twee jaar de ontwikkelingen op een aantal terreinen in beeld, op basis waarvan we bepalen of, en zo ja in welke mate de laadvisie herijkt dient te worden. We bekijken hierbij ten minste de volgende terreinen:

- Technische ontwikkelingen;
- Prognoses van benodigde laadinfrastructuur;
- Vraag vanuit ontbrekende doelgroepen;

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 laadpaal heeft over het algemeen 2 laadpunten.

3) Zie voor een toelichting op de gebruikersgroepen bijlage II.

- Gebruik van laadpalen;
- Aanwezigheid van particuliere laadvoorzieningen in openbare ruimte;
- Wenselijkheid van precariobelasting;
- Veiligheid.

De bevindingen hiervan worden gebundeld in een informatiebrief. Op deze manier kunnen we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig meenemen en hebben we op elk moment een passende laadinfrastructuur.

Naast elektrische voertuigen zet zowel Nederland als Europa in op waterstof als energiedrager en 'brandstof' voor met name zware emissievrije voertuigen. De ontwikkelingen op het gebied van waterstof lopen zo'n 7 à 8 jaar achter op de ontwikkeling van elektrische auto's. Het aanbod vulpunten, betaalbare voertuigen en groene waterstof is nog heel beperkt en erg duur. Daar komt bij dat de verwachting is dat waterstof als brandstof voorlopig alleen voor industriële en andere grootschalige toepassingen (zoals openbaar vervoer) haalbaar wordt geacht. Zelfs als over 8 à 10 jaar waterstofauto's voor op de markt komen, dan nog is in de tussentijd laadinfrastructuur hard nodig.

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, passend, betrouwbaar en veilig netwerk van laadinfrastructuur:

- **Dekkend** – We willen dat EV-rijders nooit lang hoeven te zoeken, voor ze een laadpaal tegenkomen. Een gebrek aan laadvoorzieningen mag geen drempel vormen voor het aanschaffen van een elektrisch voertuig. We streven er daarom naar om te zorgen voor voldoende beschikbare laadpunten, passend bij de vraag.
- **Toegankelijk** – Iedereen moet kunnen laden: bewoners, bezoekers, toeristen, mindervaliden, et cetera. Toegankelijk houdt ook in dat er laadoplossingen zijn voor alle typen voertuigen. We vinden gebruiksgemak en toegankelijkheid belangrijk.
- **Betaalbaar** – We streven ernaar dat het opladen van voertuigen betaalbaar blijft voor iedereen, ook voor mensen met een kleine portemonnee. Het laadtarief dat wordt geboden aan gebruikers van openbare laadpalen is daarom een belangrijk aandachtspunt.
- **Passend** – Laadpalen worden gerealiseerd op logische plaatsen die het best passen bij de doelgroep en het verwachte gebruik.
- **Betrouwbaar** – We willen een netwerk dat weerbaar is tegen verstoringen en efficiënt gebruik stimuleert. De aanwezigheid van goed functionerende laadfaciliteiten wekt bij potentiële e-rijders vertrouwen in de laadinfrastructuur, zo verlaagt de drempel bij een overstap naar elektrisch vervoer.
- **Veilig** – Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid wat betreft het voertuig en de laadvoorziening, als digitale veiligheid oftewel cyber security. Wij volgen hiervoor de landelijke regels.

We kunnen deze doelen alleen behalen in samenwerking met de netbeheerder en uitvoerende marktpartijen, maar houden zelf de regie.

1.5 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken bespreken we de integrale laadvisie in meer detail. Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van de huidige situatie en de kenmerken van laadinfrastructuur. In hoofdstuk 3 wordt beschreven welke ontwikkelingen en trends er spelen en met welke kaders en welk aanpalend gemeentelijk beleid we te maken hebben. Hoofdstuk 4 beschrijft de verwachte ontwikkelingen voor de komende jaren, waarmee we verder ingaan op de opgave die voor ons ligt. In hoofdstuk 5 lichten we onze strategische keuzes toe en in hoofdstuk 6 gaan we in op de gebruikersgroep waar de laadvisie zich op richt (persoonvervoer). Tot slot beschrijft hoofdstuk 7 hoe we de uitvoering van deze visie organiseren. In de bijlagen geven we een begrippenlijst (Bijlage I) en een overzicht van de relevante gebruikersgroepen (Bijlage II).

2. Kenmerken laadinfrastructuur

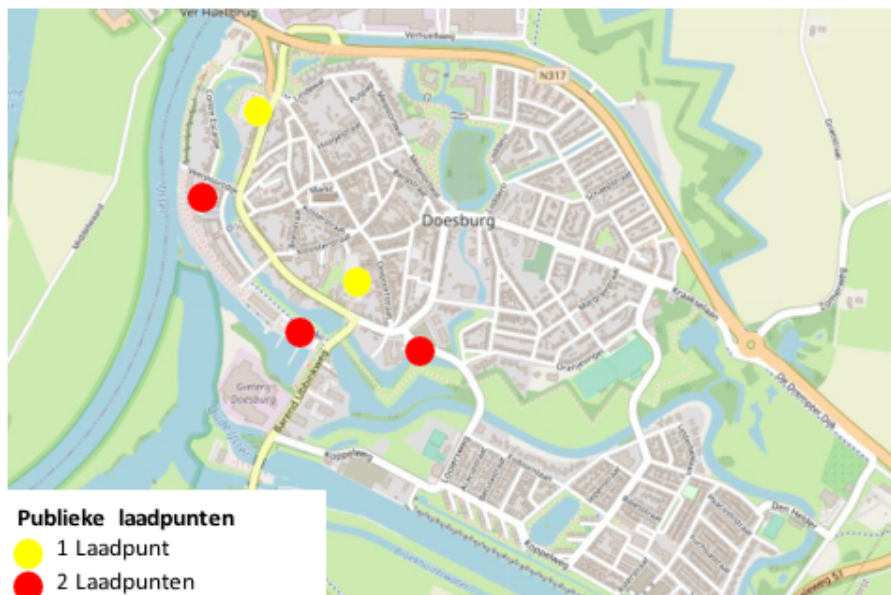
We onderscheiden laadinfrastructuur naar twee kenmerken: op welke grond een laadpunt zich bevindt en op welk vermogen (dus met welke snelheid) geladen kan worden.

2.1 Typen laadinfrastructuur

Het laadnetwerk bestaat uit laadpunten in de publieke, semipublieke en 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, 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.

Onderstaande kaart geeft een actuele indicatie hoe het publieke laadnetwerk in gemeente Doesburg eruitziet. Een actuele kaart vind je op www.oplaadpalen.nl⁴



2.2 Soorten laadpunten

Laadpunten kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren:

- **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.
- **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 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 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 daarmee voor te betalen. Denk bijvoorbeeld aan taxistandplaatsen of verzorgingsplaatsen langs de snelweg.

3. Met welke ontwikkelingen houden we rekening?

3.1 Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik

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

4) De kaart geeft de locatie van laadpalen aan. Laadpalen bevatten vaak twee laadpunten.

- **Efficiëntere voertuigen** – Volledig elektrische voertuigen krijgen een steeds grotere actieradius. Nieuwe modellen hebben een betere accucapaciteit en zijn steeds vakertechisch 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.

3.1.1 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 (een pilot van het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) voor innovatieve laadoplossingen), wordt de techniek al volop getest.

3.1.2 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 waar Nederland aan werkt, zijn onder andere:

- Brandveiligheid in parkeergarages;
- Digitale veiligheid;
- Prijs transparantie, 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 III⁵). Nederland heeft deze vastgelegd in het Bouwbesluit. De richtlijn verplicht om ondergrondse infrastructuur voor laadpalen 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 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) 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.

Ons uitgangspunt is dat de stroom op publieke laadinfrastructuur groen is en als het even kan lokaal is opgewekt, bijvoorbeeld door de inzet van zonopwekking. Lokale opwekking en lokaal gebruik, indien mogelijk achter de meter van gebouwen (zelf opgewekte elektriciteit), kan netverzwaringen voorkomen. We streven ernaar dat dit goed wordt meegenomen in de uitvraag voor een regionale concessie, dan wel dat er ruimte blijft om hier buiten de concessie invulling aan te geven.

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.

5) *Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer - EPBD III*

3.3 Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid

Deze laadvisie raakt verschillende bestaande beleidskaders waarmee we in de uitwerking rekening houden. De volgende beleidskaders zijn met name van belang:

- **Doesburg Energieneutraal** – In de Routekaart Doesburg Energieneutraal wordt beschreven dat al het vervoer in 2050 emissieloos moet zijn, dus óók personenauto's. Een dekkend oplaadnetwerk is dus benodigd. Verandering in de fysieke omgeving is onvermijdelijk om energieneutraal te worden. De Routekaart beschrijft dat dit beeldkwaliteit in de historische binnenstad onder druk kan zetten. Maatregelen dienen recht te doen aan het beschermd stadsgezicht. Tegelijk kan een duurzame stad een visitekaartje worden met een schone lucht en leefomgeving.
- **Evenementenbeleid** – Doesburg profileert zich als gastvrije stad. Bezoek aan Doesburg met (elektrische) fiets en OV heeft de voorkeur, maar voor bovenregionaal verkeer blijft autoparkeren nodig. Het faciliteren van EV's van bezoekers is dus belangrijk. Tijdens een bezoek aan de binnenstad kan de auto of e-fiets opgeladen worden en kan de bezoeker met een volle maag en batterij huiswaarts keren.
- **Vitale Binnenstad** – De binnenstad wordt nog aantrekkelijker gemaakt en wordt in de zomerperiode op meerdere plaatsen autovrij. Het kernwinkelgebied wordt van 27 april t/m 30 september afgesloten tussen 11:00 en 18:00 uur. Van 1 oktober t/m 26 april is deze afsluiting alleen op vrijdag, zaterdag en zondag actief. Bezoekers worden gestimuleerd te voet of per fiets te komen, automobilisten kunnen extra worden gestimuleerd gebruik te maken van de parkeerterreinen aan de rand van de stad als hier meerdere elektrische laadpunten aanwezig zijn. De parkeerplaatsen die vervallen gedurende het toeristenseizoen worden uiteraard niet voorzien van laadpalen. Dit zou ook niet rendabel zijn voor aanbieders. Markering en overige fysieke ingrepen moeten tot een absoluut minimum beperkt worden, om het unieke historische karakter te bewaren.
- **Parkeernota** – Het parkeerbeleid van Doesburg wordt sturend ingezet: wie willen we wanneer, waar en hoe lang laten parkeren? Elektrisch laden kan bij uitstek worden ingezet als sturend element binnen het parkeerbeleid. Onderzoek wijst uit dat bij een langere parkeerduur een gemiddeld hogere loopafstand acceptabel wordt bevonden. Andere steden in Nederland hanteren bij het plaatsen van openbare laadpalen voor bewoners vaak een maximale loopafstand van zo'n 300 meter. Laadpaalaanbieders zijn over het algemeen terughoudend met het plaatsen van laadpalen in vergunningengebied. De terugverdientijd wordt in zo'n gebied te lang geacht, omdat de potentiële gebruikersgroep kleiner is dan in geheel openbare parkeergebieden. De binnenstad van Doesburg heeft een erg fijnmazig vergunningstelsel, wat zich leent voor sturing op laag schaalniveau. Het aantal potentiële gebruikers per vergunningsgebied zal echter vooralsnog te laag zijn om openbare laadpalen te laten plaatsen door aanbieders.
- **Woonvisie** – De Woonvisie geeft aan dat Doesburg een vergrijzende en ontgroenende bevolking heeft. Het is dus belangrijk om aantrekkelijk te blijven voor bijvoorbeeld tweeverdieners met kinderen die in Doesburg willen wonen en bovenlokaal pendelen met de (elektrische) auto.
- **Nieuwbouw** – Bij nieuwbouw van woningen streven wij naar het bevorderen van laadoplossingen voor elektrisch rijden. Hierbij worden ontwikkelaars gewezen op de eisen in het Bouwbesluit, maar ook geattendeerd op de voordelen die geboden worden door het toevoegen van laadpalen. Denk hierbij aan aantrekkelijkere woonruimte voor diverse doelgroepen maar ook BREAAm-certificeringsmogelijkheden.
- **Werkzaamheden in de openbare ruimte** – Bij ingrepen in de openbare ruimte zoeken wij naar meekoppelkansen die deze ruimte toekomstbestendig maken. Zo kunnen bijvoorbeeld tegen geringe investering ringleidingen worden aangelegd, waarop in de toekomst eenvoudig laadpalen 'ingeprikt' kunnen worden. Dit wordt bijvoorbeeld al meegenomen bij reconstructie parkeerterrein Kloostertuin en uitbreiding parkeerterrein De Bleek.

3.4 Gemeentelijke kenmerken

De gemeente Doesburg heeft nog een aantal specifieke kenmerken waar deze laadvisie rekening mee houdt.

3.4.1 Historische binnenstad

Uit de gemeentelijke kaders en doelstellingen zoals beschreven in paragraaf 3.3 blijkt dat de historische binnenstad en het daarmee samenhangende beschermde stadsgezicht vaak nadrukkelijk benoemd wordt. Ook hier zijn op termijn veranderingen nodig om het gebied energieneutraal mee te nemen naar de toekomst. De grootste waarde is de beeldkwaliteit die zowel voor bewoners als bezoekers behouden dient te worden. In de compactheid schuilt een kracht; de meeste bestemmingen zijn onderling te voet te bereiken. Ook vanaf de aangrenzende parkeerterreinen is de binnenstad snel bereikt. Doordat de binnenstad in het toeristenseizoen autoluw wordt, gaat de verblijfskwaliteit omhoog. Dit geldt voor zowel bewoners als bezoekers.

Naast de positieve kwaliteiten van het beschermd stadsgezicht die behouden moeten worden, zijn er nog een aantal factoren die het plaatsen van laadpalen in de binnenstad bemoeilijken:

- In het deel dat autovrij wordt gedurende het toeristenseizoen, is het niet logisch of rendabel om laadpalen te plaatsen. Ze worden dan steeds bijna een half jaar niet gebruikt. Dit gaat tegen onze doelstelling in om laadpalen passend te plaatsen.
- In het fijnmazige vergunningsgebied is het voor laadpaalaanbieders niet aantrekkelijk om laadpalen te plaatsen, waardoor het niet mogelijk is een oplossing te realiseren die betaalbaar is voor de gebruiker.
- Om de beeldkwaliteit te behouden, worden laadpalen idealiter in bestaand straatmeubilair zoals lantaarnpalen gerealiseerd. Deze technieken zijn in opkomst maar staan nog in de kinderschoenen. Voor nu zou dit geen betrouwbare of betaalbare oplossing opleveren.

Daarom kiezen wij ervoor om binnen beschermd stadsgezicht zorgvuldig om te gaan met het (laten) plaatsen van openbare laadpalen en binnen de singels geen 'losse' openbare laadpalen toe te staan. De openbare laadpalen gericht op bewoners en bezoekers van de binnenstad worden geplaatst op de verschillende parkeerterreinen in en rond de binnenstad.

Binnen een deel van het beschermd stadsgezicht, kan met een parkeervergunning geparkeerd worden. Hier staan we inwoners toe een op openbaar terrein geparkeerde auto, onder voorwaarden vanaf eigen terrein te laden. Deze voorwaarden zijn in het plaatsingsbeleid verder uitgewerkt. Dit doen we om deze inwoners ondanks voorgenoemde factoren toch een toegankelijke laadoplossing te bieden.

We volgen de ontwikkelingen in de markt uiteraard nauwlettend. Als zich ontwikkelingen voordoen waardoor de voorgenoemde factoren veranderen, nemen wij deze mee in de volgende herziening van de laadvisie.

3.4.2 Woonwijken

Bij de overige woonwijken streven wij ernaar om in ieder geval de komende twee jaar laadpalen op logische plaatsen te clusteren. Dit kan bijvoorbeeld bij supermarkten, bedrijven of sportterreinen met openbare parkeerruimte. Dit is met name een oplossing voor de komende twee jaar, waarin de acceptatie van laadpalen in de directe omgeving mogelijk nog niet heel hoog is. We verwachten dat met de toename van elektrische auto's ook de acceptatie van laadpalen verder zal stijgen. Laadpalen in de openbare ruimte dragen immers bij aan vele gemeentelijke kaders en doelstellingen zoals beschreven in paragraaf 3.3. Waar clusteren van laadpalen op dit moment niet mogelijk of niet wenselijk is, wordt per gebied naar geschikte plaatsen gezocht.

3.4.3 Omgang met parkeerdruk

Vaak heerst de gedachte dat de komst van een laadpaal zorgt voor een toename in de parkeerdruk. Deze stijging is over het algemeen geringer dan men denkt, omdat de aanvrager van een laadpaal de brandstofauto vervangt door een elektrisch exemplaar. Er komen dus niet méér auto's in een straat, maar voor een laadpaal wordt er wel een openbare parkeerplaats vervangen door een 'laadplaats'. Er is dus sprake van een kleine stijging van de parkeerdruk omdat er in eerste instantie één parkeerplaats minder beschikbaar is voor hetzelfde aantal auto's. We zijn ons bewust van de hoge parkeerdruk op sommige plaatsen in de gemeente, en dat dit hier tot problemen kan leiden.

Om het effect op de parkeerdruk zo klein mogelijk te houden, maken we de keuzes zoals beschreven in paragrafen 3.4.1 en 3.4.2. Door het clusteren van laadpalen verwachten we dat de invloed op de parkeerdruk verder beperkt kan worden. In gebieden waar parkeerdruk al voor problemen zorgt, kunnen we overwegen bij het plaatsen van de laadpaal maar één parkeerplaats voor elektrische auto's te reserveren. Gaat dit goed, dan kan de andere parkeerplaats ook gereserveerd worden. Dit gebeurt in overleg met laadpaalaanbieders.

4. Wat is waar nodig?

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. 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).

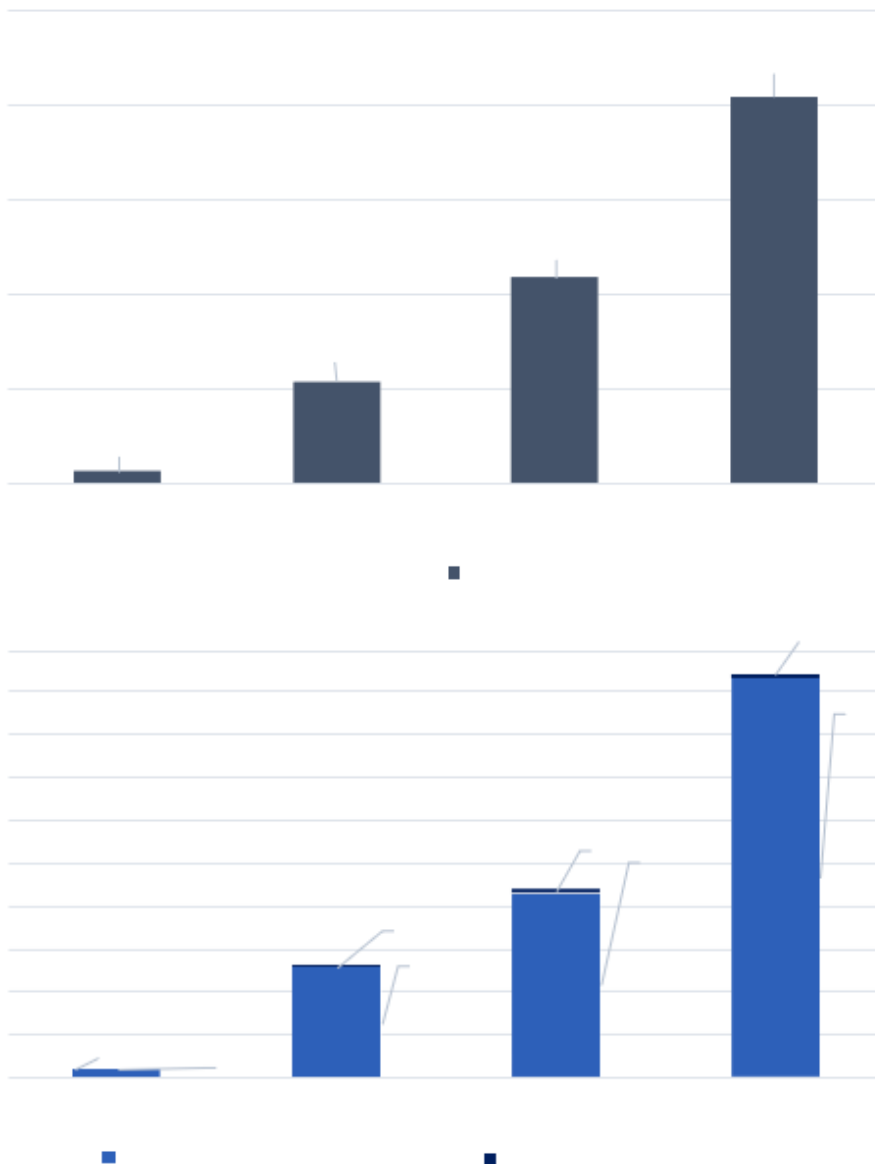
Prognoses voor semipublieke laadpunten, zoals bij hotels en parkeergarages, zijn niet beschikbaar. Deze zijn opgenomen in de cijfers voor private laadpunten. Op basis van deze gegevens heeft ElaadNL

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.

4.2 Prognose benodigde laadpunten

Momenteel zijn er 8 laadpunten in de gemeente Doesburg. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien zijn circa 126 publieke laadpunten nodig. In 2030 is er een publieke laadbehoefte van ongeveer 215 laadpunten voor deze doelgroep. En in 2035 zijn dit ongeveer 467 laadpunten.

Onderstaande figuren geven een overzicht van het aantal geregistreerde elektrische personenauto's (FEV en PHEV) en het geschatte aantal benodigde publieke reguliere en snellaadpunten in 2025, 2030 en 2035.



Uit de bovenstaande figuren blijkt dat de gemeente Doesburg richting 2035 voor een grote opgave staat. Om te voorzien in de beoogde laadbehoefte is een forse toename van het aantal laadpunten noodzakelijk. 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.

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.

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

- **Type laadinfrastructuur** – De verhouding private, semipublieke en/of publieke laadpunten;
- **Soorten laadpunten** – Reguliere laadpalen, laadpleinen en snelladen;
- **Uitvoeringsmodel** – De wijze van samenwerking met Charge Point Operators (CPO) voor de uitrol van publieke laadpunten;
- **Plaatsingsstrategie** – Vraaggestuurd en/of meer proactief plaatsen;
- **Participatie** – Het verkrijgen van draagvlak voor laadvoorzieningen in of nabij woonwijken.

5.1 Type laadinfrastructuur: privaat, semipubliek en publiek laden



Om de druk op de openbare ruimte te beperken, kiezen we ervoor de strategische lijn van het Rijk te volgen, ook wel de 'ladder van het laden' genoemd. Dit houdt in dat e-rijders op privaat terrein laden, indien mogelijk. E-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. Voor de publieke laadpunten neemt de gemeente de verantwoordelijkheid, door te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten voor de doelgroepen bewoners en bezoekers. Volgens de ladder van laden zijn deze publieke punten bedoeld voor mensen die geen andere mogelijkheden om te laden hebben. Daarbij houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente. In het plaatsingsbeleid staat nader uitgewerkt waar plaatsing van publieke laadpalen zoal aan moet voldoen.

5.2 Soorten laadpunten



De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten, zoals aangegeven in paragraaf 5.1. Deze kunnen los worden geplaatst, of geclusterd in een laadplein. De aanleg van laadpleinen is weliswaar in eerste instantie complexer en meestal duurder voor de gemeente dan de realisatie van losse laadpalen, maar op locaties waar laadpalen in de openbare ruimte ongewenst zijn kan het een uitkomst zijn om deze (aan de rand) te clusteren in laadpleinen. *We kiezen ervoor laadpleinen in en aan de randen van het historische centrum van Doesburg te realiseren en géén losse laadpalen binnen de singels toe te staan.* Op deze manier beperken we de ruimtelijke impact en wordt zoekverkeer van e-rijders voorkomen. Laadpleinen zien wij tevens als een goede oplossing op toekomstige hub-locaties, waar meerdere vervoersmiddelen bij elkaar komen. *Voor de andere wijken in Doesburg streven we ook naar clusteren en zoeken we per laadpaal naar geschikte locaties.*

Het netwerk van reguliere publieke laadpunten kan eventueel worden aangevuld met snellaadpunten voor bijvoorbeeld bezoekers of gebruikers die op 'doorreis' zijn. *De gemeente Doesburg pakt snelladen in regionaal verband op, omdat deze snelladers met name gericht zijn op gebruik door (boven)regionaal verkeer en deze laadbehoefte niet speelt in onze gemeente.* Er is daarom op dit moment geen extra inzet nodig voor de uitrol van snellaadpunten.

Beleidslijn:

1. Netwerk van publieke laadpalen voor bewoners (zonder eigen oprit) en bezoekers.
2. Inzetten op plaatsing reguliere laadpalen (tot 22 kW).
3. Snelladen (vanaf 22kW) in regionaal verband in verband met kosten en locatie (langs regionale hoofdwegen).

5.3 Uitvoeringsmodel



Welk uitvoeringsmodel het meest geschikt is voor onze gemeente is afhankelijk van een aantal zaken, zoals bijvoorbeeld de ambtelijke capaciteit, beschikbaarheid van financiële middelen en gemeentelijke ambities. Het is daarom belangrijk om een goede afweging te maken tussen de verschillende uitvoeringsmodellen.

Er zijn een aantal uitvoeringsmodellen mogelijk in de samenwerking met een CPO, namelijk:

- **Concessiemodel (regionaal)** – Er wordt momenteel gewerkt aan een regionale concessie waarbij één of meerdere aanbieders het exclusieve plaatsingsrecht krijgen voor het plaatsen van de reguliere publieke laadpalen in de provincies Gelderland en Overijssel. Hierbij krijgen één of meerdere aanbieders het exclusieve plaatsingsrecht voor publieke laadpunten in deze provincies onder de voorwaarden die de provincies hierin vastleggen. De aanbieder ontvangt de inkomsten van het gebruik van de laadpalen en draagt tevens het risico.
De gemeente Doesburg kan aanhaken op de regionale concessie. De verwachting is dat er onder gemeenten in de provincies Gelderland en Overijssel breed draagvlak is voor deze concessie.
- **Concessiemodel (niet-regionaal)** – Hierbij krijgen één of meerdere aanbieders het exclusieve plaatsingsrecht voor publieke laadpunten. De gemeente Doesburg kan hierbij eigen voorwaarden stellen aan de concessieovereenkomst. De aanbieder ontvangt de inkomsten van het gebruik van de laadpalen en draagt tevens het risico.
- **Vergunningen-/openmarktmodel** – Meerdere aanbieders kunnen aanvragen doen voor het plaatsen en exploiteren van laadpalen, maar er is geen sprake van een exclusief plaatsingsrecht. Dit model geeft marktpartijen de mogelijkheid om ook op kleinere schaal uit te rollen. De gemeente Doesburg stelt hierbij eigen voorwaarden. De aanbieder ontvangt de inkomsten van het gebruik van de laadpalen en draagt tevens het risico.
- **Opdrachtenmodel** – De gemeente Doesburg neemt zelf de exploitatie op zich en koopt eenmalig/periodiek via een opdracht de levering, plaatsing en het beheer in. De gemeente stelt hierbij eigen voorwaarden en draagt tevens de investeringskosten, maar ontvangt ook de baten.

We kiezen ervoor om aan te haken op de regionale concessie van de provincies Gelderland en Overijssel. Hiervoor wordt gekozen omdat:

- Op deze manier het gunstigste laadtarief kan worden aangeboden aan gebruikers;
- Er met een regionaal concessiemodel minder ambtelijke capaciteit benodigd is (en deze is schaars);
- We als gemeente waarde hechten aan regionale samenwerking;
- De financiële risico's bij een regionaal concessiemodel kleiner zijn.

De verwachting is dat de looptijd van de concessie 10 jaar bedraagt en dat de gemeente Doesburg vanaf 1 februari 2022 laadpalen kan laten plaatsen via deze concessie. In de concessie streven we naar het afnemen van duurzame, groene stroom en het kunnen aanbieden van laadpalen die geen afbreuk doen aan de beeldkwaliteit van Doesburg. Daarnaast willen we openstaan voor innovaties bij laadpalen, zoals het clusteren van laadpalen in laadpleinen of het integreren van laadpunten in lichtmasten. In de concessie gaat onze voorkeur dus uit naar een partij die dergelijke palen zou kunnen leveren. Indien dit niet mogelijk is, streven we ernaar de mogelijkheid open te houden dergelijke palen te (laten) plaatsen in gebieden waar dit wenselijk is.

Op dit moment kiezen we ervoor géén precariobelasting te heffen voor het gebruik van de openbare ruimte door deze commerciële aanbieders van laadpalen. Dit doen we om de ontwikkeling en verspreiding van de laadinfrastructuur niet te remmen en het stroomtarief toegankelijker te houden voor de eindgebruiker.

De scope en inhoud van de regionale concessie worden in de komende maanden duidelijk. De verwachting is dat de looptijd van de concessie 10 jaar bedraagt en dat de gemeente Doesburg vanaf 1 februari 2022 laadpalen kan laten plaatsen via deze concessie. Indien de concessie toch niet blijkt aan te sluiten bij onze wensen en ambities, dan kan ook worden gekozen voor een vergunningenmodel. In dit geval is er meer ruimte voor specifieke wensen van de gemeente en blijven de financiële risico's laag, maar is er wel meer ambtelijke capaciteit benodigd in het aanbestedingsproces en het contractmanagement.

Beleidslijn:

1. We besteden het plaatsen van laadpalen uit aan een marktpartij.
2. Voorkeur om mee te doen aan regionale concessie, maar onder voorwaarden:
 - a. Afnemen stroom is duurzaam en groen.
 - b. Laadpalen aanbieder doen geen afbreuk aan beeldkwaliteit Doesburg.
 - c. Voorkeur gaat uit naar aanbieder die innovatieve laadoplossingen aanbiedt.
3. Second-best: vergunningenmodel.

5.4 Plaatsingsstrategie: mate van proactieve uitrol



De gemeente heeft de keuze tussen een vraaggestuurde uitrolstrategie en een strategische uitrolstrategie.

5.4.1 Vraaggestuurd

Bij een vraaggestuurde aanpak heeft de gemeente voornamelijk een faciliterende rol. Bij deze aanpak duurt het plaatsingsproces van laadpalen langer. Iedere aanvraag moet immers apart worden beoordeeld en verkeersbesluiten moeten apart worden opgesteld. De tijd tussen aanvraag en realisatie is hierbij gemiddeld zes maanden. Bovendien is de invloed op de spreiding van het netwerk beperkt en als gemeente is het moeilijker om controle te houden over de openbare ruimte. Een vraaggestuurde plaatsingsstrategie past tevens minder goed bij de ambities van de gemeente Doesburg. Deze strategie kan ertoe leiden dat een gebrek aan laadinfrastructuur door inwoners als drempel wordt ervaren in de overstap naar een elektrisch voertuig.

Daarentegen worden bij een vraaggestuurde aanpak pas laadpalen geplaatst indien er laadbehoefte is geuit door (toekomstige) e-rijders, dit maakt de invloed op de parkeerdruk minder groot; de elektrische auto vervangt immers een brandstofauto. Dit leidt doorgaans tot minder weerstand onder omwonenden. Voor een vraaggestuurde strategie is tevens minder budget benodigd, omdat deze palen kosteloos worden geplaatst door de aanbieder.

5.4.2 Strategisch

Het voordeel van de strategische aanpak is dat het plaatsingsproces kan worden verkort. Daarnaast wordt de transitie naar elektrisch rijden gestimuleerd, wat goed aansluit bij landelijke, regionale en gemeentelijke doelstellingen. Ook heb je als gemeente door strategisch te plaatsen meer controle over de openbare ruimte. Er ontstaat gedurende de jaren immers geen 'wildgroei' van laadpalen op allerlei verschillende locaties, maar de laadpaallocaties worden op voorhand al op elkaar afgestemd.

Het nadeel van de strategische aanpak is dat het plaatsen van palen voordat er een laadbehoefte ontstaat ten koste gaat van 'reguliere' parkeerplaatsen, waardoor de parkeerdruk in eerste instantie toeneemt. Ook is voor een strategische aanpak meer budget benodigd. Paragraaf 7.4 gaat hier verder op in.

5.4.3 Strategie gemeente Doesburg

Gezien de ambitie van de gemeente Doesburg heeft strategisch plaatsen de voorkeur, maar de mogelijkheden hiervoor hangen nauw samen met het beschikbare budget. Hoe meer budget beschikbaar is, hoe meer er proactief geplaatst kan worden. De relatie tussen de uitrolstrategie en de kosten is in hoofdstuk 7 verder uitgewerkt. Bovendien is de opdracht voor Doesburg ook niet dusdanig groot dat een strategische uitrol noodzakelijk is. Er is momenteel voldoende ambtelijke capaciteit om een (gedeeltelijk) vraaggestuurde uitrol te hanteren.

De gemeente Doesburg kiest daarom voor een hybride aanpak. In de basis wordt vraaggestuurd geplaatst, maar dit wordt binnen de budgetkaders zoveel mogelijk uitgebreid met strategische laadpalen. Gezien de (beperkte) financiële mogelijkheden van de gemeente Doesburg is het niet realistisch om een volledig strategische uitrol te ambiëren en de opdracht vraagt hier ook (nog) niet om. Strategische laadpalen (bijvoorbeeld in de vorm van laadpleinen) worden gerealiseerd op locaties waar er extra uitdagingen spelen in de openbare ruimte, bijvoorbeeld in de historische binnenstad of woonwijken met een hoge parkeerdruk. Op deze manier zorgen we ervoor dat de beschikbare laadcapaciteit zo min mogelijk belemmering vormt in de transitie naar elektrisch vervoer.

Beleidslijn:

1. Binnenstad → Strategisch (op laadpleinen) → voor de vraag uit plaatsen
2. Woonwijken → Vraaggestuurd plaatsen

5.5 Participatie



In het participatieproces zijn er vijf verschillende rollen die de gemeente kan vervullen. Oplopend van passieve naar actieve participatie zijn dit:

- **Informer**en – Dit betekent dat we inwoners met goede informatie op de hoogte houden van verkeersbesluiten die zijn gepubliceerd.
- **Raadplegen** – Dit betekent dat we luisteren naar de inbreng van inwoners over de voorgenomen locaties voor laadpunten en dit meenemen in de verdere uitwerking.
- **Adviseren** – Dit betekent dat we inwoners vragen om te reageren op de voorgenomen locaties voor laadpunten en om suggesties aan te dragen. We houden de mogelijkheid om beargumenteerd af te wijken van de voorstellen.
- **Coproduceren** – Dit betekent dat we samen met inwoners een wijkplan opstellen waarbij we gezamenlijk zoeken naar de beste laadoplossingen en geschikte locaties.

- **(Mee)beslissen** – Dit betekent dat we een kader opstellen aan de hand waarvan inwoners van een wijk een wijkplan opstellen met laadoplossingen en geschikte locaties. Dit plan is leidend voor de verdere uitvoering.

De gemeente Doesburg vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. *We kiezen er daarom voor om inwoners te informeren en te raadplegen bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken.* Dit betekent dat we inwoners met goede informatie op de hoogte houden van verkeersbesluiten. Ook luisteren we naar de inbreng van inwoners over de voorgenomen laadpaallocaties en nemen dit mee in de verdere uitwerking.

We laten daarnaast een plankaart opstellen die op detailniveau inzicht geeft in de geografische ontwikkeling van de behoefte. Hiermee wordt de opgave (per wijk) dus inzichtelijk gemaakt. Een plankaart is een praktisch instrument om te gebruiken in mogelijke toekomstige gesprekken met wijkraden, inwoners of ondernemers. De kosten voor het maken van deze plankaart worden door de provincie gedragen.

6. Voor wie gaan we dit doen?

De gemeente Doesburg 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. In bijlage II 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 visieën ons beleid aanpassen.

6.1 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 dan wel semipubliek laadpunt, zetten we in op voldoende publieke laadpunten verspreid over de gemeente. In wijken met een hoge parkeerdruk stimuleren we het gebruik van private en semipublieke laadpunten voor derden.
- **Bezoekers recreatief** – Hieronder valt bezoek aan vrienden en familie maar ook bezoek aan toeristische locaties en het centrum van de gemeente Doesburg. 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 zoveel mogelijk ingevuld door publieke laadpunten te realiseren op de parkeerterreinen in en rond de binnenstad.
- **Bezoekers werk** – De laadbehoefte van werkgerelateerd bezoek wordt waar mogelijk ingevuld met private en semipublieke laadpunten. Voor bedrijven is dit in de meeste gevallen ook de meest kosteneffectieve optie, omdat zij elektriciteit relatief goedkoop kunnen inkopen.
- **Fiets** – Elektrische fietsen kunnen worden geladen met een 230 volt-aansluiting en kunnen door de uitneembare accu's makkelijk thuis worden geladen. Toch zien we een toenemende behoefte aan openbare fietslaadpunten, met name onder toeristische bezoekers. Om deze laadbehoefte in te vullen zetten we in op oplaadpunten bij publieke fietsenstallingen. Daarnaast moet elke nieuwe fietsenstalling oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers bieden. Deze laadoplossingen hebben minder impact op de openbare ruimte en de uitvoering hiervan is daarom minder complex. Aansluitingen voor het opladen van elektrische fietsen kunnen in bestaande en nieuwe fietsenstalling worden geïntegreerd.

7. Hoe gaan we dit regelen?

7.1 Gemeentelijke organisatie

Voor de uitvoering en uitrol van laadinfrastructuur is ambtelijke capaciteit benodigd, in ieder geval bij het (verkeerskundig) beoordelen van de aanvraag, het opstellen en publiceren van het verkeersbesluit en het plaatsen van de bebording. Binnen de gemeentelijke organisatie zijn er momenteel nog geen afspraken gemaakt over wie er verantwoordelijk is voor het behandelen van aanvragen voor openbare laadinfrastructuur, omdat onze gemeente dit soort aanvragen momenteel nog niet behandelt.

Gezien de aard van de werkzaamheden worden deze normaal gesproken onderdeel van de portefeuille van de medewerker verkeerszaken. Voor het plaatsen van de bebording wordt ook van de buitendienst inzet gevraagd. Als laatste wordt er ook van de communicatieafdeling enige capaciteit gevraagd in de vorm van het informeren van bewoners en bezoekers en het periodiek actualiseren van deze informatie.

Om een beeld te krijgen van de ambtelijke capaciteit die nodig is voor deze werkzaamheden kan aan de hand van de prognoses van ElaadNL gekeken worden naar het aantal openbare laadpalen dat in de komende 10 jaar naar verwachting benodigd is. Volgens de prognoses is de verwachting dat er in de komende 5 jaar (t/m dec-2025) ongeveer 59 extra openbare laadpalen⁶ benodigd zijn. Dit komt neer op ongeveer één laadpaal per maand. In de 5 jaar die hierop volgen (van jan-2026 t/m dec-2030) zijn er volgens de prognoses nog eens 45 openbare laadpalen benodigd. Dit komt neer op driekwart laadpaal per maand (of drie laadpalen per vier maanden).

Op basis van de ervaringen van andere gemeenten is de inschatting dat er per laadpaalaanvraag ongeveer 6 uur ambtelijke capaciteit benodigd is voor de werkzaamheden. Hiervan wordt ongeveer 4 uur ambtelijke capaciteit gevraagd van de medewerker verkeerszaken, en 2 uur van de buitendienst.

Om deze groei aan werkzaamheden binnen de bestaande ambtelijke capaciteit te kunnen opvangen, is het belangrijk om het proces zo efficiënt mogelijk in te richten. Voor het efficiënt inrichten van het proces wordt in het begin wat extra ambtelijke capaciteit gevraagd, maar deze inspanningen verdienen zich later terug. Voorbeelden van het efficiënter inrichten van het werkproces zijn het standaardiseren van het verkeersbesluit, het verzamelen van meerdere laadpaallocaties in één verkeersbesluit en het beschikbaar stellen van informatie via (social)mediakanalen.

7.2 Samenwerking en afstemming

Om de doelen uit onze laadvisie te behalen, werken we samen met verschillende partners, zoals de NAL- samenwerkingsregio Oost-Nederland. 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.

Doesburg is hierbij samen met andere gemeenten betrokken in de kopgroep waarbij er een format is ontwikkeld voor visie en plaatsingsbeleid van laadinfrastructuur⁷. Afstemming met de netbeheerder en samenwerkingspartijen gebeurt hoogstwaarschijnlijk via de NAL-samenwerkingsregio of de daaruit voortvloeiende concessie.

Samenwerking:

- Regionaal → Concessie & netbeheerders (netbelasting).
- Lokaal → Inpassing publieke laadpalen in de openbare ruimte → inwoners, ondernemers, VVE's.

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 NAL-samenwerkingsregio Oost Nederland 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. Deze data gebruiken we ook bij het tweejaarlijks in beeld brengen van de ontwikkelingen rondom laadinfrastructuur, zoals beschreven in paragraaf 1.3.

7.4 Financiële kaders

Normaal gesproken plaatst een aanbieder kosteloos een laadpaal wanneer er een rendabele businesscase wordt verwacht. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer een laadpaal wordt aangevraagd door een inwoner en de verwachting is dat meerdere inwoners de paal gaan gebruiken. Er is dan voldoende zekerheid dat de paal regelmatig gebruikt gaat worden. Ook strategische laadpalen, waar geen expliciete aanvraag van een inwoner aan vooraf gaat, worden bekostigd door de laadpaalaanbieder wanneer de verwachting is dat deze rendabel gaan zijn. De kosten voor het plaatsen en onderhouden van de laadpaal zijn in dat geval voor de aanbieder en deze investeringskosten verdient de aanbieder terug via het gebruik van de laadpaal (het laadtarief).

Echter, aan de uitrol van laadinfrastructuur zijn ook kosten verbonden die wél bij de gemeente terechtkomen.

6) Ter verduidelijking: 1 laadpaal = 2 laadpunten

7) Zie voor meer informatie de Gelders-Overijsselse Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (GO-RAL) <https://www.agendalaadinfrastructuur.nl/regios/oost+nederland/default.aspx>

- **Vaste kosten** – Er is in ieder geval budget benodigd voor het inrichten van de oplaadplaatsen voor elektrische voertuigen. Het gaat hierbij om de ‘vaste’ kosten van de bebording en de palen waarop deze worden bevestigd. Deze zijn voor rekening van de gemeente en bedragen ongeveer €200,- per laadpaal. De verwachting is dat er in de periode t/m 2030 ongeveer 105 laadpalen benodigd zijn om aan de laadbehoefte te voldoen. Dit betekent dat de vaste kosten in die periode ongeveer €21.000,- bedragen (€2.100,- per jaar).
- **Kosten onrendabele laadpalen** – Momenteel is er voor onrendabele laadpalen een gemeentelijke bijdrage benodigd van ongeveer €1.000,- per laadpaal. Er wordt echter gewerkt aan een voorstel om de onrendabele palen te bekostigen vanuit de concessie.

Op dit moment kiezen we ervoor géén precariobelasting te heffen voor het gebruik van de openbare ruimte door de laadpalen. Dit doen we om de ontwikkeling en verspreiding van de laadinfrastructuur niet te remmen en het stroomtarief toegankelijker te houden voor de eindgebruiker. Dat houdt in dat de laadpalen momenteel geen financiële opbrengsten met zich meebrengen voor de gemeente.

De uiteindelijke totale kosten voor de gemeente Doesburg zijn dus afhankelijk van de uitkomst van de concessie en de gehanteerde strategie. De vaste kosten zijn geborgd binnen de afdeling ‘Leefomgeving’. Vanuit het duurzaamheidsprogramma is daarnaast €10.000 à €15.000 te besteden in de periode t/m 2022. Dit bedrag kan worden gebruikt om eventuele extra kosten voor strategische (onrendabele) laadpalen en/of bebording te dekken.

Aldus vastgesteld in de vergadering van 30 juni 2021

*De griffier,
J.B. Voorhof*

*De voorzitter,
drs. L.W.C.M. van der Meijs-van de Laar*

Bijlage I – Begrippenlijst

Laadpaal

Fysiek object met meestal één of tweelaadpunten.

Laadpunt

De elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker wordt aangesloten.

Reguliere laadpalen beschikken meestal over twee laadpunten. Een laadpunt kan ookverwerkt 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.

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-emissiezones (ZE-zones)

Zones waarbinnen geen logistieke voertuigen mogen komen die emissies uitstoten.

Bijlage II – Overzicht gebruikersgroepen

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

	Gebruikersgroep	Voertuigtype	Regulier laden (<22 kW)	Kortparkeerladen en/of Ultrasnelladen voor personenvervoer (22-350 kW)	Ultrasnelladen voor zwaar transport zoals logistiek, busvervoer (>350)
	Personenvervoer particulier (woonwerk 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, hubs en] 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: snelladerbedrijf. 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,	Privaat: stopcontact thuis (220 volt) Semipubliek: in fietsenstallingen (220 volt)	n.v.t.	n.v.t.

		o.a. fiets en bromfiets]	Publiek: gemeentelijke stallingsplekken (220 volt).		
	Gebruikersgroep	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: openbareruimte	Privaat: bedrijf/ depot. Semipubliek: laad- en losplekken, tankstations, hubs. Publiek: openbareruimte
	Mobiele werktuigen		Er is nog geen duidelijk eindbeeld van technologie en laadbehoefte: van 220 volt tot krachtstroom.		
	[Vaartuigen]		Walstroom Wissel- en laadplekken voor accucontainers		