

## Laadvisie 2025-2029 gemeente Buren

### 1. Inleiding

#### 1.1 Waarom een visie over laadgelegenheden

Het nationale Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur zet in op elektrisch vervoer en dan vooral als het gaat om personenvervoer. Eén van de afspraken uit het Klimaatakkoord is dat alle nieuwe personenauto's vanaf 2030 elektrisch zijn. Dit betekent dat er naar schatting voor 1,9 miljoen elektrische auto's voldoende laadpunten nodig zijn (Rijksoverheid, 2019). Deze infrastructuur ontwikkelen we stap voor stap. De elektrische auto is bezig aan een opmars. Momenteel is al 1 op de 5 nieuw verkochte auto's in Nederland een volledig elektrische variant en dus 100% afhankelijk van elektrische oplaadpunten thuis en onderweg. Om overal eenvoudig en slim op te laden, is een goede laadinfrastructuur nodig.

Nederland behoort samen met Noorwegen, IJsland, Zweden en China tot de vijf landen in de wereld waar elektrische personenauto's op dit moment al meer dan 9% van het totaal aantal auto's vormen. Qua laadinfrastructuur is er geen ander land met dezelfde dichtheid aan laadpunten als Nederland. Echter de vraag naar meer laadpunten blijft groeien en vooral van inwoners in hun eigen gemeente. In Nederland worden nu ruim 50 laadpunten per dag gerealiseerd, echter gezien de vraag zouden dat er ruim 600 per dag moeten zijn. Elke dag loopt Nederland een achterstand op ten opzichte van de vraag. Dit gebeurt ook in de gemeente Buren.

De verwachting is dat tot 2030 bijna 300 laadgelegenheden nodig zijn in de gemeente. Deze aantallen zijn prognoses en gebaseerd op nu beschikbare data. De verwachting is dat deze aantallen jaarlijks schommelen. Op diverse locaties is er geen mogelijkheid om op eigen terrein op te laden en is een laadgelegenheid in de openbare ruimte noodzakelijk.

#### 1.2 Wat is het doel

Inspelen op de ontwikkelende behoefte in onze gemeente als het gaat om een goede laadinfrastructuur, die een veilige, ruimtelijk passende en op de vraag afgestemde geborgde plaatsing en beheer van laadgelegenheden realiseert. Waarbij de verrommeling van de openbare ruimte minimaal is. Het doel is om een zo goed mogelijk dekkend laadnetwerk aan te kunnen bieden.

#### 1.3 Geen eindstation maar een startpunt

Deze visie is het startpunt van de gemeentelijke regie op de verdere ontwikkeling van elektrisch rijden in onze gemeente. Het elektrisch rijden is al sinds 2010 in opkomst, maar neemt de laatste jaren fors toe. Ook gezien de landelijke politiek waarin wordt gestuurd om in 2030 geen brandstof auto's meer te produceren, zijn laadgelegenheden meer dan ooit essentieel. Er komen nu steeds meer vragen en verzoeken binnen voor laadpunten in de openbare ruimte en dat zal alleen maar toenemen. Naast het faciliteren van de laadinfrastructuur is het beheer van de openbare ruimte een verantwoordelijkheid van de gemeente.

### 2. Visie

De gemeente Buren biedt haar inwoners voldoende laadgelegenheden aan om in de openbare ruimte elektrische voertuigen tegen betaling te laden. Nu en in de toekomst. Maar zij heeft ook oog voor andere ontwikkelingen en er worden geen onnodige obstakels in de openbare ruimte geplaatst. Zij houdt het belang van een sfeervolle, leefbare en goede openbare ruimte altijd in het oog. Laadgelegenheden worden verdeeld over de wijken waar dat gewenst is op basis van de prognoses en geclusterd waar dat kan. Snelladers kunnen aan de buitenkant van de gemeente komen.

### 3. Situatieschets

#### 3.1 Invulling

Elektrische rijders zoeken voor het parkeerladen een laadoplossing in de buurt van hun bestemming. Een loopafstand tot zo'n 250 meter wordt daarbij als acceptabel gezien (conform de richtlijnen van het CROW en het Parkeerbeleid 2024-2032 gemeente Buren). Door te kijken naar laadnetwerken in buurten

is het mogelijk om te sturen op de laadzekerheid voor elektrische rijders verdeeld over alle laadpunten in dat netwerk. Door het bekijken van trends in gebruiksdata welke verwerkt zijn in zogenoemde plankaarten is het mogelijk om locaties met noodzaak tot extra laadinfrastructuur aan te wijzen.

De gemeente neemt op moment van schrijven van deze laadvisie nog deel aan de provinciale aanbesteding GO-RAL (Gelderland-Overijssel Regionale Aanpak Laadinfrastructuur). Dit is een aanbesteding vanuit de provincies Overijssel en Gelderland welke loopt tot en met 2027. Hierin wijst de gemeente jaarlijks een aantal laadlocaties aan (proactieve laadlocaties) en kunnen inwoners laadpalen aanvragen (laadlocatie op verzoek).

Wellicht dat na deze provinciale aanbesteding er geen laadpalen meer op verzoek geplaatst worden. Het voorheen gehanteerde principe "laadpaal volgt auto" (vraag gestuurde) principe is namelijk inmiddels achterhaald met de sterk gestegen vraag naar laadgelegenheden. Dit om een wildgroei te voorkomen en een goed overzicht te houden. We clusteren laadgelegenheden waar dat mogelijk is, bijvoorbeeld in de vorm van een laadplein. Maar we spreiden ook laadgelegenheden door de wijken heen daar waar de plankaartmodellen aangeven dat er een behoefte ontstaat.

Om op een toekomstbestendige manier laadinfrastructuur uit te rollen, is het van belang dat laadinfrastructuur als netwerk benaderd wordt en niet naar het niveau van individuele laadpalen wordt gekeken. Door proactief laadinfrastructuur te realiseren op plaatsen waar de laadzekerheid in het gedrang komt, wordt een dekkend netwerk uitgerold dat aansluit bij de laadbehoefte in een kern of wijk. Bijkomend voordeel is dat laadinfrastructuur op basis van data kan worden voorzien, zonder tussenkomst en wachttijd voor de elektrische rijder.

Vooralsnog is er in de gemeente sprake van een combinatie tussen proactief en op verzoek (vraag gestuurd).

### **3.2 Rol gemeente**

Voor de gemeente Buren zijn twee belangrijke rollen weggelegd in de vorming en uitvoering van beleid omtrent laadgelegenheden. Zij is zowel de beleidsmaker als het bevoegd gezag dat een aangevraagde vergunning verleent of afwijst.

Een laadnetwerk dient van hoge kwaliteit te zijn en deze te onderhouden vereist grote investeringen die de gemeente bij voorkeur aan een externe partij overlaat. Het ligt voor de hand dat een gemeente bij het laadbeleid een grote rol heeft maar niet bij de uitvoering. Het gaat namelijk om de energievoorziening van vervoersmiddelen en de gemeente is op dit moment ook niet verantwoordelijk voor het exploiteren van benzinepompen. Wij willen als gemeente wel onze verantwoordelijkheid nemen om laadgelegenheden op maatschappelijk gewenste locaties te laten plaatsen.

De regierol komt voort uit de verantwoordelijkheid die de gemeente heeft voor de veiligheid en kwaliteit van de openbare ruimte. Als het over veiligheid en kwaliteit gaat van de openbare ruimte, dan is het uitgangspunt: een veilig, ruimtelijk ingepast en op de vraag afgestemde geborgde plaatsing en beheer van laadgelegenheden te realiseren.

Gechargeerd gezegd, wordt op deze manier een wildgroei van een verschillende, op eigen initiatief, in de openbare ruimte geplaatste laadpalen voorkomen, waarvan mogelijk ook aansprakelijkheid en beheer onduidelijk zijn. Voor onze gemeente is het op moment van schrijven van deze visie de vanuit de GO-RAL geselecteerde laadpartij de aangewezen partij om laadgelegenheden te realiseren.

## **4. Korte beleidskaders**

Te allen tijde dient intern geborgd te zijn dat nieuwe ontwikkelingen (uitbreiding, inbreiding, reconstructies) in een heel vroeg stadium gedeeld worden met interne collega's zodat deze ook bij plankaart met prognoses meegenomen kan worden. Op basis van deze kaarten wordt immers mede bepaald waar laadgelegenheden geplaatst gaan worden.

Dit beleidskader geldt voor alle voertuigen, niet alleen voor auto's.

### **4.1 Geen eindstation maar een groeidocument**

Het is raadzaam om dit beleidskader niet als een eindstation maar als een groeidocument te zien, omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden nog in de kinderschoenen staan. Elektrisch rijden en de technische aspecten die daarmee samenhangen kunnen zich (zeer) snel verder gaan ontwikkelen, zo is de verwachting. Een goede techniek van vandaag kan dus vervangen worden door een nog betere techniek van morgen.

### **4.2 Laadgelegenhedsafhankelijke beleidskaders**

Technologische ontwikkelingen maken het mogelijk dat er nieuwe vormen van elektrisch laden ontstaan. Deze kunnen andere eisen en randvoorwaarden met zich meebrengen. Het uitgangspunt voor alle huidige en toekomstige laadgelegenheden is zorgen voor een veilige laadgelegenheid, die 24 uur per dag 7 dagen per week beschikbaar is, voor iedereen toegankelijk is en verrommeling in de openbare ruimte voorkomt.

## 5. Maatschappelijke voorziening

In de gemeente Buren zijn er verschillende locaties waarbij de kans groot is dat ze niet in beeld komen voor de plaatsing van een laadgelegenheid, maar waar een plaatsing wel maatschappelijk wenselijk is. Denk aan scholen, woonzorgcentra, jongerencentra, religieuze gebouwen, wijkgebouwen, of toeristische plaatsen. Dit zijn locaties waar de aanwezigheid van één of meerdere laadgelegenheden wel wenselijk is. Uitgangspunt hierbij is een minimum van één laadgelegenheid (met twee parkeervakken) per kern. Op die manier is iedere kern minimaal voorzien van één algemene maatschappelijke laadpaal.

### 5.1 Gehandicaptenparkeerplaats

Gehandicaptenparkeerplaatsen nemen een aparte plaats in het laadbeleid in. Dit zijn immers toegewezen parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Enkel de persoon met een geldige gehandicaptenparkeerkaart kan hier parkeren. We kennen twee soorten gehandicaptenparkeerplaatsen:

- algemene gehandicaptenparkeerplaats(en)
- gehandicaptenparkeerplaats op kenteken

Voor beide soorten geldt dat de laadopbrengst lager kan zijn dan voor reguliere plekken en dus minder interessant is. Vanuit de huidige aanbesteding is dit wel mogelijk indien het gecombineerd wordt een openbare laadplek ernaast. Dit wil de gemeente Buren ook voort blijven zetten.

## 6. Laadgelegenheden: voorkeursuitgangspunten

Om verrommeling in de openbare ruimte zoveel mogelijk te voorkomen, hanteert de gemeente onderstaande uitgangspunten. De keuze voor het type laadvoorziening wordt als volgt gemaakt:

1. **Waar mogelijk wordt een laadlichtmast geplaatst, dat is een oplaadpunt in een lichtmast**
2. **Indien dit niet mogelijk is, dan wordt gekeken naar laadinnovaties zoals laden via het wegdek (met marktconforme tarieven)**
3. **Indien deze opties moet haalbaar zijn, wordt een laadpaal geplaatst, mits dit bijdraagt aan een toekomstbestendig en toegankelijk laadnetwerk.**

De gemeente hanteert een integrale afweging waarin zowel de ruimtelijke inpassing als de noodzaak van voldoende laadinfrastructuur wordt meegewogen. In de huidige GO-RAL concessie worden uitsluitend laadpalen geplaatst.

Bij de afweging wordt niet alleen gekeken naar ruimtelijke kwaliteit, maar ook naar de kosten en technische mogelijkheden. De gemeente volgt waar mogelijk de bovenstaande stappen om integratie in bestaande objecten zoals lichtmasten enabri's te bevorderen.

Zolang de provinciale aanbesteding GO-RAL nog loopt wordt gewerkt met een combinatie van proactieve locaties en vraag gestuurd. Dit zijn gewone laadpalen. Innovatie is in deze aanbesteding minimaal opgenomen. Waar mogelijk wil de gemeente wel de drie-taps ladder aanhouden om verrommeling van de openbare ruimte zoveel mogelijk te voorkomen.

## 7. Overige aspecten

### 7.1 Dekking van de plaatsing- en exploitatiekosten

In de huidige situatie van deelname aan de GO-RAL komen, na het bepalen van de locatie, de kosten voor het nemen voor de inrichting van de parkeerplaatsen bij de laadgelegenheden en bebording voor rekening van de concessiehouder. Mocht de provinciale aanbesteding stoppen en geen vervolg krijgen, of mocht de gemeente besluiten om zelf verder te gaan, dan kan het zijn dat er kosten voor plaatsing en exploitatie nodig zijn.

### 7.2 SMART doelen, monitoring en evaluatie van de resultaten

De gemeenteraad van Buren heeft duurzaamheid aangewezen als strategische opgave en deze laadvisie is daar onderdeel van. Monitoring en evaluatie van de effecten van de maatregelen is daarbij belangrijk. Dat geldt ook voor deze laadvisie. Verder is de markt van het elektrisch laden technisch nog in ontwikkeling en is het goed om eind 2026 te evalueren of de visie nog past bij de verdere ontwikkelingen.

## 8. Uitrol

Gedurende de provinciale aanbesteding GO-RAL vindt de uitrol plaats aan de hand van de plankaart die op basis van verwachtingen in beeld is gebracht gecombineerd met waar kabelmogelijkheden zijn. De gemeente kiest per jaar 10 proactieve locaties (vanuit de GO-RAL) en inwoners kunnen onbeperkt vraag gestuurde laadgelegenheden aanvragen. De afgelopen drie jaar zijn er tot op heden 26 laadpalen door inwoners aangevraagd. De verwachting aan het begin van de concessie lag aanmerkelijk hoger.

## 9. Wat vraagt dit van de gemeentelijke organisatie

### 9.1 FTE

Voor het uitrollen van de laadgelegenheden heeft de gemeente een regierol. Wel dient zij een aantal taken uit te voeren. Dit betreft gedurende de provinciale GO-RAL:

- Jaarlijks de proactieve laadlocaties aanwijzen;
- Afstemmen met interne collega's inzake uitbreiding, inbreiding, reconstructies;
- Laadgelegenheid verzoeken van inwoners toetsen aan plannen, eigendom grond, ontwikkelingen e.d.;
- Zorgdragen voor ontwerp- en verkeersbesluiten;
- Bezwaarprocedures volgen;
- Bijhouden of alles geplaatst wordt conform afspraak;
- Handhavingsbeleid voor openbare laadgelegenheden en de inzet van handhaving;
- Beantwoorden vragen van inwoners;
- Deelnemen aan de regionale overleggen.

Schatting: 0,20 fte ruimte (functiegroep 8 of 9) en 0,05 fte handhaving (functiegroep 6).

### 9.2 Middelen

Er is budget voor laadgelegenheden maar geen vaste capaciteit. Het huidige budget wordt nu gebruikt voor speciale laadgelegenheden en inhuur. Deze middelen zijn voldoende voor nu.

Indien de provinciale aanbesteding niet wordt voortgezet en de gemeente andere keuzes maakt, kan het zijn dat er meer middelen nodig zijn of meer capaciteit. Mocht dat het geval zijn dan wordt dit aan de raad voorgelegd.

## 10. Mogelijke partner

Mocht de provinciale aanbesteding GO-RAL geen vervolg krijgen of mocht de gemeente besluiten zelfstandig verder te gaan dan gelden onderstaande punten.

### 10.1 Keuze laadgelegenheden

De gemeente Buren plaats alleen laadgelegenheden op basis van prognose (vanuit de plankaarten) en niet langer op basis van verzoeken van inwoners (vraag gestuurd). Zo kan een dekkend laadnetwerk geborgd worden. Gewerkt wordt met de prognosekaart waarmee inzichtelijk is welke laadbehoefte waar is.

Uitgezonderd zijn gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken. Die kunnen wel door inwoners aangevraagd worden. De eventuele kosten voor de laadgelegenheid kunnen wellicht doorbelast worden. Dit wordt nader ingevuld. De inrichtingskosten voor het parkeervak komen in elk geval ten laste van de gemeente (budget verkeer).

### 10.2 Eisen en wensen van de gemeente Buren aan een gegadigde voor een concessie

*Voor het geval de gemeente een concessiehouder moet vinden gelden onderstaande stappen en eisen om een goede concessiehouder te krijgen. Indien mogelijk gaan we uit van een meervoudig, onderhandse aanbesteding. Op grond van de op te stellen aanbestedingscriteria en aanbestedingsprocedure worden er 3 partijen benaderd waarvan er maximaal 2 in de gemeente Buren mogen zijn gevestigd. Mocht dit niet kunnen dan volgt een Europese openbare aanbesteding.*

*In beide gevallen wordt de geselecteerde concessiehouder verantwoordelijk voor zowel het plaatsen, onderhouden, beheren en exploiteren van de laadpalen in de gemeente Buren gedurende een bepaalde periode. De exploitant hanteert hierbij de gebruikelijke randvoorwaarden van veiligheid, aansprakelijkheid, zekerheid en esthetiek (zie ook Bijlage 1). Tevens zorgt de concessiehouder voor vraagbundeling en een op de (verwachte) vraagontwikkeling gebaseerde spreiding.*

Verder worden aan de exploitant de volgende eisen gesteld:

- De organisatie moet solvabel, betrouwbaar en stabiel zijn op financieel en personeel gebied en qua uitvoeringskracht;
- De organisatie geeft – in zoverre dat vanuit competitief oogpunt redelijk te verlangen is – inzicht in de financiering en dekking van de plaatsing, het beheer en onderhoud en de exploitatie (aantoonbaar goede businesscase en mogelijke ruimte voor onrendabele plekken/ witte vlekken in Buren);

- De organisatie moet affiniteit hebben met duurzaamheidsvraagstukken en kennis in huis hebben over elektrisch rijden en plaatsing, beheer en onderhoud van laadgelegenheden voor elektrische voertuigen;
- Voor de uitvoering van de opdracht kan beginnen, is er een positief resultaat van een screening op basis van de Wet Bibob ('Wet Bevordering Integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur') bij het Landelijk Bureau Bibob verkregen;
- Indien van toepassing moet de organisatie in het bezit zijn van de gangbare certificaten en licenties of de procedure zijn gestart om die te verkrijgen;
- De organisatie geeft inzicht in haar afspraken met netbeheerders en energiebedrijven;
- De organisatie maakt duidelijk wie verantwoordelijk is voor verwijdering of overname van de laadgelegenheden in geval de concessie eindigt, en/of de laadgelegenheden afgeschreven zijn, of wanneer er een faillissement van de organisatie heeft opgetreden.

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 22 april 2025.

De griffier, R. Kuipers

De voorzitter, H.M. Ostendorp

## **Bijlage 1 Randvoorwaarden**

### *Ruimtelijke voorwaarden:*

- De laadgelegenheid moeten goed gespreid zijn over de kernen van de gemeente Buren daar waar dat uit de plankaarten blijkt en waar dit pas met het parkeerbeleid;
- De laadgelegenheid en de bijbehorende parkeerplaats moeten goed bereikbaar zijn voor elektrische voertuigen;
- Een laadgelegenheid moet een goede positionering hebben (bijv. niet op een hoek of onder een boom; een laadgelegenheid mag niet ten koste gaan van waardevol groen);
- Laadgelegenheden mogen geen belemmering vormen in het beheer en onderhoud van groen, riool, kabels en leidingen. Verder moet er bij de plaatsing van een laadgelegenheid rekening worden gehouden met diep wortelende bomen;
- Plaatsing van de laadgelegenheid moet passen in het bestemmingsplan en de lokale verkeersdoel-einden;
- De plaatsing van de laadgelegenheid moet toekomstige ontwikkelingen zoveel mogelijk faciliteren i.p.v. verhinderen.

### *Esthetische voorwaarden:*

- Inpasbaarheid in het straatbeeld en handhaving van eenheid in het straatbeeld;
- Omgaan met historische stadsgezichten;
- Lichthinder voor de directe omgeving moet zoveel mogelijk worden voorkomen.

### *Voorwaarden verkeersveiligheid:*

- Verkeersonveilige, (zichtlijn-)belemmerende of onpraktische situaties moeten worden vermeden.

### *Technische voorwaarden:*

- De (stabiliteit van de) netcapaciteit moet gewaarborgd zijn;
- Aansluitbaarheid: in de buurt van de laadgelegenheid moeten er voldoende nutsvoorzieningen (kabels en leidingen) aanwezig zijn;
- De gemeente krijgt periodiek inzage in verbruikersdata;
- De laadgelegenheid kent een hoge gebruiksvriendelijkheid;
- Een bepaald aandeel van het totaal aantal laadgelegenheden wordt gereserveerd voor snel-laders;
- De eis is "slimme" laadpalen (ook wel SMART-laadgelegenheden genoemd) te plaatsen met buffering van zonne-energie op de laadgelegenheid. Indien buffering onmogelijk is bestaat de geleverde stroom voor 100% uit groene stroom;
- De laadgelegenheid moet kunnen dienen als een accu;
- Indien de aanvrager kan aantonen dat met de techniek van de te plaatsen laadgelegenheid wordt voorgesorteerd op trends en de toekomstige productontwikkeling van elektrisch rijden dan wordt dit als een pré beschouwd.