



PLAATSINGSSTRATEGIE LAADPALEN

Gemeente Bronckhorst

www.bronckhorst.nl



gemeente Bronckhorst





Managementsamenvatting – Laadinfrastructuur Bronckhorst

Aanleiding en doel

De groei van elektrische voertuigen (EV) binnen de gemeente Bronckhorst is essentieel voor het behalen van de klimaatdoelen. Om in 2030 energieneutraal, betrouwbaar en betaalbaar vervoer te realiseren, is een goed functionerende laadinfrastructuur cruciaal. Volgens de prognose van ElaadNL moet het aantal openbare laadpunten binnen de gemeente Bronckhorst groeien van 118 naar 500 in 2030. In 2035 moeten er 900 openbare laadpalen beschikbaar zijn binnen de gemeente Bronckhorst. Het is belangrijk om te benadrukken dat deze cijfers prognoses zijn en geen vastgestelde doelstellingen. Dit vraagt om een strategische aanpak die rekening houdt met openbare ruimte, netcapaciteit en toekomstige ontwikkelingen.

Om de beschikbaarheid van voldoende laadpalen in de openbare ruimte te garanderen neemt Bronckhorst deel aan de concessie voor laadinfrastructuur van de provincies Gelderland en Overijssel.

Uitgangspunten en kenmerken laadinfrastructuur

De gemeente streeft naar een dekkend, toegankelijk, betaalbaar en veilig laadnetwerk. Er worden drie soorten laadpalen onderscheiden:

1. Publiek – Gesitueerd op gemeenteground en 24/7 toegankelijk
2. Semipubliek – Gesitueerd op particuliere grond die 24/7 toegankelijk zijn, maar ook beperkte toegangstijden kan hebben (bijv. tankstations, parkeergarages)
3. Privaat – Op eigen terrein (bijv. thuis of bij bedrijven)

Daarnaast zijn er verschillende laadvermogens: regulier laden (tot 22 kW) en snelladen (vanaf 22 kW tot boven 350 kW), waarbij snelladers met name voor openbaar vervoer en logistiek geschikt zijn.

Strategie laadpaalplaatsing

De gemeente hanteert drie plaatsingscategorieën:

1. Proactief: Jaarlijks worden 13 laadpalen op verzoek van de gemeente geplaatst. Deze worden toegewezen aan bestaande parkeerplaatsen, maar kunnen op verzoek ook toegewezen worden in nieuwbouwwijken.
2. Paal-volgt-auto: Laadpalen worden op aanvraag geplaatst als binnen 250 meter geen openbare laadpaal beschikbaar is.
3. Bijplaatsen op basis van gebruik: Extra laadpalen bij bestaande drukke laadpalen (>4500 kWh per jaar).



De basis voor de locatiekeuze is de Volt plankaart, waarin de optimale locaties voor publieke laadpalen zijn geselecteerd en gevalideerd. De locatiekeuze houdt rekening met toegankelijkheid, zichtbaarheid en ruimtelijke inpassing. Participatie speelt een rol, waarbij inwoners suggesties voor locaties kunnen doen. Parkeerdruk is geen reden om een laadpaal niet te plaatsen.

Toekomstige ontwikkelingen

- Slim laden: Optimalisatie van laadsessies om piekbelasting te verminderen en gebruik te verbeteren om netcongestie te voorkomen
- Bi-directioneel laden: Mogelijkheid om stroom terug te leveren aan het net.
- Nieuwe wet- en regelgeving: Onderwerpen als brandveiligheid, cybersecurity en prijs transparantie worden gevolgd en geïntegreerd.
- Energietransitie: Afstemming met netbeheerders naar een duurzaam systeem met hernieuwbare energiebronnen

Uitvoering en financiën

De uitrol wordt gecoördineerd door de gemeente, waarbij de wethouder bestuurlijk verantwoordelijk is. De plaatsing van reguliere laadpalen is kostendekkend. Het verkeersbesluit regelt de formele bestemming van laadplekken.

Conclusie

Bronckhorst zet in op een slimme, toekomstbestendige en gebruiksvriendelijke openbare laadinfrastructuur. De strategie richt zich op voldoende en efficiënt geplaatste openbare laadpalen, met aandacht voor technologische ontwikkelingen, regelgeving en participatie.

Hengelo Gld, April 2025



Inhoud

0.	<i>Begrippenlijst</i>	4
1.	<i>Inleiding</i>	6
1.1	Aanleiding en opgave	6
1.2	Doel en scope document	6
1.3	Uitgangspunten voor de uitrol	7
2.	<i>Kenmerken laadinfrastructuur</i>	8
2.1	Typen laadinfrastructuur	8
2.2	Soorten laadpalen	8
3.	<i>Ontwikkelingen</i>	10
3.1	Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik	10
3.2	Energietransitie	11
3.3	Gemeentelijke kaders	12
4.	<i>Strategie voor laadpaalplaatsing</i>	13
4.1	Private, semipublieke, publieke laadpalen	13
4.2	Plaatsingscategorie	13
4.3	Realisatiecriteria	14
4.4	Parkeerdruk	14
4.4	Participatie	14
5.	<i>Uitvoering en organisatie</i>	16
5.1	Organisatie	16
5.2	Financiële kaders	16
5.3	Verkeerbesluit	16



0. Begrippenlijst

- Elektrisch voertuig (EV) - Een voertuig dat geheel of gedeeltelijk wordt aangedreven door een elektromotor en gebruikmaakt van elektriciteit als energiebron.
- Laadinfrastructuur - Het geheel van voorzieningen die nodig zijn om elektrische voertuigen op te laden, inclusief laadpalen en aansluitingen op het elektriciteitsnet.
- Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) - Een landelijk plan dat de uitrol van laadinfrastructuur coördineert om te voldoen aan de groeiende vraag naar laadpalen.
- Plaatsingsstrategie laadpalen gemeente Bronckhorst - Het beleidsdocument van de gemeente Bronckhorst waarin de strategie en uitgangspunten voor de uitrol van laadinfrastructuur zijn vastgelegd.
- Regionale Energiestrategie (RES) - Een regionaal samenwerkingsverband waarin keuzes worden gemaakt over duurzame energieopwekking en energie-infrastructuur.
- Volt Plankaart - Een kaart waarop de potentiële locaties voor toekomstige laadpalen zijn aangegeven.
- Paal-Volgt-Auto principe - Een methode waarbij een laadpaal pas wordt geplaatst als er een concrete vraag is van een EV-rijder die geen laadmogelijkheid op eigen terrein heeft.
- Proactieve laadpaalplaatsing - Het vooruitlopend op de vraag strategisch plaatsen van laadpalen op vooraf geselecteerde locaties.
- Gebruikscijfers laadpalen - Data over hoe intensief een laadpaal wordt gebruikt, wat kan leiden tot de beslissing extra laadpalen te plaatsen.
- Energieprestatie van Gebouwen Richtlijn (EPBD III) - Een Europese richtlijn die lidstaten verplicht om laadinfrastructuur te integreren bij nieuwbouw en renovatie van grotere gebouwen.
- Cybersecurity - Digitale veiligheid van laadpalen en laadinfrastructuur, gericht op bescherming tegen hacken en datalekken.
- Verkeersbesluit – Een formeel besluit van de gemeente om een parkeerplek aan te wijzen als exclusief bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.
- Concessie laadinfrastructuur - Een overeenkomst tussen de gemeente en een marktpartij over de exploitatie en uitrol van laadpalen binnen de gemeentegrenzen.
- Netbeheerder - De organisatie die verantwoordelijk is voor de aanleg en het beheer van het elektriciteitsnetwerk en de capaciteit voor laadpalen.
- Tariefstructuur laadpaal - Het kostenmodel voor het opladen van een elektrisch voertuig, inclusief variabele kosten voor stroomgebruik en vaste kosten voor toegang tot de laadpaal.



- Social charging apps - Apps die het delen van laadpalen bevorderen en laadpaalkleven tegengaan door gebruikers te informeren over beschikbaarheid en tarieven.
- Laadpaalkleven - Het onnodig bezet houden van een laadplek door een voertuig dat al volledig opgeladen is.
- Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) - De Nederlandse wet die regels stelt aan het wegverkeer, waaronder verkeersbesluiten voor laadpaallocaties.
- Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) - Een besluit waarin administratieve regels zijn opgenomen over verkeersbesluiten en het instellen van parkeerplaatsen voor elektrisch laden.
- ElaadNL - Een kennis- en innovatiecentrum dat onderzoek doet naar laadinfrastructuur en prognoses maakt voor de groei van laadpalen.
- Proeftuin Slimme Laadpleinen - Een experimenteel project waarin nieuwe laadtechnologieën, zoals bi-directioneel laden, worden getest.
- EPBD III - De derde versie van de Europese Energy Performance of Buildings Directive, die richtlijnen geeft voor de energieprestatie van gebouwen, inclusief laadinfrastructuur.
- OB504 - Een onderbord bij verkeersbord E8c dat aangeeft dat de parkeerplek alleen bedoeld is voor het opladen van elektrische voertuigen.
- E8c verkeersbord - Een verkeersbord dat aangeeft dat een parkeerplaats specifiek is gereserveerd voor het opladen van elektrische voertuigen.





1. Inleiding

1.1 Aanleiding en opgave

Het aantal elektrische voertuigen groeit snel, ook binnen de gemeente Bronckhorst. Dit is essentieel om de klimaatdoelen te realiseren. In Bronckhorst sluiten we ons aan bij de ambitieuze afspraken die zijn gemaakt binnen de regionale thematafel Mobiliteit en Bereikbaarheid. Het doel is dat er in 2030 energieneutraal, betrouwbaar en betaalbaar vervoer beschikbaar is voor iedereen die zich binnen, van en naar de Achterhoek wil verplaatsen. Door te investeren in een goed functionerende laadinfrastructuur, verbeteren we niet alleen de bereikbaarheid voor onze inwoners, maar ook voor bezoekers.

Om de klimaatdoelen te behalen, is het noodzakelijk dat ook ons vervoerssysteem verduurzaamt. Elektrisch rijden levert hieraan een belangrijke bijdrage. In zowel het regeerakkoord als het Klimaatakkoord is vastgelegd dat alle nieuwe auto's vanaf 2030 emissievrij moeten zijn. De verwachting is dat het merendeel hiervan batterij-elektrische voertuigen zullen zijn. Prognoses uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) geven aan dat er in 2030 landelijk ongeveer 1,7 miljoen laadpalen nodig zullen zijn voor personenvervoer. Volgens de prognose van ElaadNL wordt voor Bronckhorst een behoefte van 500 openbaren laadpunten in 2030 en 900 openbare laadpalen in 2035 verwacht. In 2024 waren er in de gemeente Bronckhorst 236 openbare laadpunten. Het is echter belangrijk om te benadrukken dat deze cijfers prognoses zijn en geen vastgestelde doelstellingen, gezien de snelle ontwikkelingen in de markt.

Bovendien gaat de uitdaging verder dan alleen personenvervoer. We voorzien ook een groei in het aantal elektrische bedrijfsvoertuigen, zoals bussen, doelgroepenvervoer, vrachtwagens en mobiele werktuigen. Dit betekent dat er een aanzienlijke uitbreiding van de laadinfrastructuur nodig is, met een slim, toegankelijk, betaalbaar en dekkend netwerk. Deze transitie brengt een flinke opgave met zich mee, met impact op zowel de openbare ruimte als het elektriciteitsnet. Onze aanpak voor de laadinfrastructuur is vastgelegd in de plaatsingsstrategie laadpalen gemeente Bronckhorst

1.2 Doel en scope document

Deze plaatsingsstrategie laadpalen richt zich op het aanleggen van laadinfrastructuur voor personenvervoer, waaronder zowel bewoners als bezoekers en ondersteunt de gemeente bij de uitvoering hiervan.





Op veel locaties is er nu al een grote vraag naar laadpalen voor personenvervoer en deze behoefte zal naar verwachting sterk blijven groeien. Voor andere gebruikersgroepen, zoals de zakelijke markt en de industrie, volgen we de ontwikkelingen nauwlettend. Indien nodig passen we onze plaatsingsstrategie laadpalen aan. Aangezien de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur snel gaan, actualiseren we indien nodig de plaatsingsstrategie minimaal eens per twee jaar.

1.3 Uitgangspunten voor de uitrol

Deze strategie 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 nooit lang hoeven te zoeken, voor ze een laadpaal tegenkomen.
- **Toegankelijk:** Laadpalen moeten voor iedereen eenvoudig te gebruiken zijn. Daarom streven we ernaar dat de werkwijze en het gebruik van de laadinfrastructuur zoveel mogelijk is gestandaardiseerd.
- **Betaalbaar:** We zorgen ervoor dat laadsessies betaalbaar blijven.
- **Veilig:** Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid als digitale veiligheid oftewel cyber security.

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





2. Kenmerken laadinfrastructuur

2.1 Typen laadinfrastructuur

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

- **Publieke laadpaal** – Een laadpaal dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten;
- **Semipublieke laadpaal** – Een private laadpaal dat is opengesteld voor publiek. Denk aan parkeergarages, tankstations of horeca-locaties. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn
- **Private laadpaal** - Een laadpaal op eigen terrein, aan huis of bij een bedrijf.

2.2 Soorten laadpalen

laadpalen kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren:

Regulier laden: laadpaal met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren. Reguliere laadpalen kunnen individueel worden geplaatst, of geclusterd worden op een laadplein.

laadpaal 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

laadpaal met een vermogen tussen 22 en 125 kW, deze worden steeds meer geplaatst bij onder andere supermarkten, hotels en vergaderlocaties.

Ultrasnelladen voor personenvervoer

laadpaal 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 125kW en 350 kW worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij pompstations en wegrestaurants.



Ultrasnelladen voor openbaar vervoer en logistiek

Laadpaal met een vermogen hoger dan 350 kW, bijvoorbeeld een pantograaf. De laadpalen 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. Ultrasnelladen moet regionaal dekkend zijn. Voor Bronckhorst is dit interessant voor eventueel nieuw te ontwikkelen industrieterreinen of het verduurzamen van bestaande industrieterreinen in de Bronckhorst



3. Ontwikkelingen

3.1 Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik

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

Efficiëntere voertuigen

Volledig elektrische voertuigen krijgen een steeds grotere actieradius. Nieuwe modellen hebben een betere accucapaciteit en zijn steeds vaker technisch geschikt om op hogere vermogens te laden.

Efficiëntere laadpalen

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 laadsessies 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 onderdeel van slim laden is bi-directioneel laden. Bij bi-directioneel laden kan het elektrische voertuig stroom terug leveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Hiermee kunnen pieken en dalen in het energieverbruik worden gebalanceerd. Bi-directioneel laden staat nog in de kinderschoenen, maar binnen de Proeftuin Slimme Laadpleinen wordt de techniek al volop getest.

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 III5). Nederland heeft deze vastgelegd in het Besluit bouwwerken leefomgeving. 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 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 van ElaadNL, 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. De laadpalen 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.





3.3 Gemeentelijke kaders

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

Samenwerkingsovereenkomst Overijssel – Bronckhorst

- Bijlage I Begrippenlijst
- Bijlage II Mandaat- en volmachtsbesluit
- Bijlage III Beschrijvend Document
- Bijlage IV Jaarlijks te plaatsen proactieve laadpalen per gemeente
- Volt Plankaart

Voorstel College van Burgemeester en Wethouders Concessie laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in Bronckhorst (Z126138/BenW-06965)

Besluit College van Burgemeester en Wethouders Hoort bij het voorstel College van Burgemeester en Wethouders van Z126138 BenW-06965



4. Strategie voor laadpaalplaatsing

4.1 Private, semipublieke, publieke laadpalen

We hanteren de Ladder van Laden als leidraad voor de uitrol van laadinfrastructuur. Dit houdt in dat particulieren een laadpaal realiseren op privaat terrein. Alleen voor EV-rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben, organiseert de gemeente laadpalen in de publieke ruimte.

4.2 Plaatsingscategorie

Proactief Laadpalen

In deze categorie worden proactief (voor de vraag uit) geplaatst, waarbij de locaties vooraf door de Gemeente worden geselecteerd op basis van de opgestelde Plankaart. Van het totaal aantal geschikte locaties op de Plankaart wordt er een vaststaand aantal laadpalen aangewezen dat proactief geplaatst gaat worden. Voor de gemeente Bronckhorst is dit 13 laadpalen per jaar. Dit aantal komt uit de concessie die de gemeente Bronckhorst is aangegaan met Provincie Gelderland en Overijssel. De proactieve palen worden zo veel mogelijk gespreid over de gemeente toegewezen. Op basis van de Volt plankaart en de participatie over de locatie. De proactieve locaties kunnen zowel op bestaande parkeerplaatsen als in nieuwbouwwijken geplaatst worden.

Paal volgt auto

Om te borgen dat een E-rijder (zonder parkeergelegenheid op eigen terrein) toegang heeft tot laadinfrastructuur, wordt aanvullend op de categorie van 'Proactieve laadpalen' de categorie 'Paal-Volgt-auto' toegepast. Indien er geen Publieke laadpaal aanwezig is binnen een reële loopafstand van 250 meter vanaf het woonadres van de E-rijder, werken we mee aan het plaatsen van een Publieke laadpaal. Als er wel een Publieke laadpaal aanwezig is maar deze intensief gebruikt wordt dan plaatsen we een Laadpaal volgens de voorwaarden van de plaatsingscategorie Laadpaal op basis van gebruiksdata. Onder intensief verbruik wordt verstaan meer dan 4.500 kWh per laadpaal (verdeeld over twee laadpunten) over een periode van één jaar.

Bijplaatsen op basis van gebruikscijfers

Bij bijplaatsen op basis van gebruikscijfers kijken we naar het verbruik van laadpalen. Wordt een laadpaal intensief gebruikt? Dan plaatsen we een extra laadpaal in de directe omgeving van de bestaande. Zo zorgen we voor meer capaciteit waar dat het meest nodig is, en kan de EV-rijder de nieuwe laadpaal makkelijk vinden.



4.3 Realisatiecriteria

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst. De locaties worden op de volgende manieren bepaald:

- De locatie staat op de Volt plankaart
- De laadlocatie is 24/7 publiek toegankelijk en ligt op grondeigendom van de gemeente.
- Laadpalen worden op een redelijke afstand van de EV-rijder geplaatst (250 meter) zodat er gestreefd wordt naar een dekkingsgraad.
- Bij plaatsing op een doorgaand trottoir is er voldoende vrije ruimte om gebruik door rolstoelgebruikers op het trottoir te waarborgen (minimaal 90 centimeter doorloopruimte).
- Er is voldoende ruimte tussen het parkeervak en de laadpaal om aanrijding van de laadpaal en beschadiging van het voertuig te voorkomen.
- Bij het plaatsen van een laadpaal wordt rekening gehouden met boomwortels om de bomengroei niet te belemmeren. Bij twijfel worden experts geraadpleegd.
- De laadpaal moet goed vindbaar, bereikbaar en zichtbaar zijn.
- Bij voorkeur bij haakse parkeervakken, omdat dit voor het inrijden met voertuigen die de stekeraansluiting op verschillende plekken hebben voorkeur verdient boven langs-parkeervakken.
- bestaand parkeervak: laadpalen worden waar mogelijk gerealiseerd bij bestaande parkeerplaatsen.
- plaatsing voor monumenten wordt zoveel mogelijk vermeden, maar kan mogelijk worden gemaakt met maatwerk zoals inpassing in straatmeubilair of ondergrondse laadpunten.
- parkeerplaatsen mogen niet ten koste gaan van bestaande groene openbare ruimte.

4.4 Parkeerdruk

Parkeerdruk is geen reden om een laadpaal niet te plaatsen. De parkeerdruk is op veel locaties erg hoog. Als wij laadpalen alleen plaatsen op locaties waar de parkeerdruk laag is, kunnen wij niet voldoende laadpalen kunnen plaatsen. De gemeente houdt hier natuurlijk wel zoveel mogelijk rekening mee bij het bepalen van de locatie van de laadpaal.

4.4 Participatie

Nadat we de locatie voor de laadpaal hebben bepaald, nemen we een verkeersbesluit die op de gebruikelijke wijze gepubliceerd wordt. Belanghebbenden kunnen een zienswijze indienen tegen het verkeersbesluit, waarna we de locatie heroverwegen.

In december 2024 is er gestart met de voorbereidingen voor de proactieve uitrol en heeft er een participatietraject plaatsgevonden waarbij inwoners konden aangeven waar ze graag



een proactieve laadpaal zien. Er worden 2 x 13 laadpalen geplaatst die aangegeven zijn door de inwoners en de gemeente Bronckhorst. Er worden voor 2027 in totaal 26 locaties uitgekozen die geschikt zijn voor een proactieve laadpaal. Bij verlenging van de concessie of bij het aangaan van een nieuwe concessie kunnen er in de toekomst meer proactieve geplaatst worden.



5. Uitvoering en organisatie

5.1 Organisatie

Wethouder Pelgrom is bestuurlijk opdrachtgever voor de realisatie van openbare laadinfrastructuur. Voor de uitrol is de cluster Buiten verantwoordelijk.

De opschaling van laadinfrastructuur vraagt om uitvoeringskracht en verdere professionalisering van het werkproces. Ook is het belangrijk dat het onderwerp structureel aandacht krijgt bij meerdere gemeentelijke afdelingen, die op de hoogte zijn van elkaars werk en visie, zoals duurzaamheid, ruimtelijke ordening, toerisme.

5.2 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 plaatsingsstrategie 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.

5.3 Verkeersbesluit

Wanneer de gemeente bereid is een laadvoorziening te (laten) plaatsen, dan neemt het college van burgemeester en wethouders een verkeersbesluit. Dit kan op grond van artikel 18 Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) juncto artikel 12 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW). Het verkeersbesluit geeft het parkeervak de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'. In dit vak mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto's die laden. Dat wil zeggen dat de stekker in de laadpaal moet zitten. We nemen een verkeersbesluit per locatie en duiden het parkeervak aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen. Deze aanduiding gaat middels het plaatsen van de verkeersbord E8c met onderbord met 2 pijlen (OB504).

Het verkeersbesluit is noodzakelijk voor het plaatsen van 'alleen voor elektrisch laden' verkeersbord. Zonder dit verkeersbord kan niet gehandhaafd worden. Voor de plaatsing van laadinfra is in principe geen verkeersbesluit noodzakelijk. Zonder bord wordt er geen parkeerplaats gereserveerd en heeft niet de voorkeur.

Voor het aanwijzen van meerdere laadpalen tegelijk kan een verzamelverkeersbesluit worden genomen. Een verzamelverkeersbesluit kan op verschillende manieren worden genomen. Dit is afhankelijk van de soort aanvragen en kan op één van de onderstaande manieren:



- Verkeersbesluit voor alle locaties in een bepaald geografisch gebied (wijk, buurt)
- Verkeersbesluit voor alle laadpalen die in een bepaalde tijdsperiode worden geplaatst
- Verkeersbesluit op basis van een plankaart of uitrolplanning voor alle locaties die daaruit naar voren komen