

Netwerk laadpalen voor elektrisch vervoer.

visie en laadpalenbeleid 2025

S. Maas & J. van Hulst

September 2025

Naam opsteller	S. Maas en J. van Hulst	Datum vaststelling	23 september 2025
Team	Ruimtelijk beleid	Vastgesteld door	College
Datum en versie	September 2025	Eventueel publicatiedatum	1 oktober
		Zaaknummer	1323023

Inhoudsopgave

Wat willen we bereiken?.....	2
Wat gaan we daarvoor doen?.....	2
Wat mag het kosten?.....	2
Inleiding.....	1
Uitgangspunten.....	1
Samenwerking en ontwikkeling.....	2
Leeswijzer.....	3
Type laadinfrastructuur.....	4
Doelgroepen.....	4
Deelauto's.....	4
Fietsen.....	5
Overige gebruiksgroepen.....	5
Op aanvraag.....	5
Vooruit plaatsen.....	5
Strategisch waar nodig.....	6
Nieuwbouwlocaties.....	6
Prognose groei.....	6
Soorten laadpunten.....	7
Uitvoeringsmodel.....	8
Uitvoeringsplan en plankaart.....	8
Afwijkingen plankaart.....	8
Verkeersbesluit.....	8
Informatie over laadpalen.....	9
Gemeentelijke organisatie.....	10
Samenwerking en afstemming.....	10
Monitoring.....	10
Financiën.....	10
Planning.....	10
Service van het oplaadpunt.....	11
Inleiding.....	12
Locatiekeuze.....	12
Laden over de stoep / Verlengd Private Aansluiting (VPA).....	12

Pilot parkeervakken zonder reservering.....	14
Parkeerbeleid.....	14
Bijlage Begrippen en ontwikkelingen.....	15
Bijlage 2 Relevant beleid landelijk, regionaal en lokaal.....	16

Samenvatting

Wat willen we bereiken?

We werken samen aan een duurzaam Lingewaard op de thema's energietransitie, klimaatadaptatie, circulariteit, leefomgeving, wonen en mobiliteit. Deze visie gaat over laadpalen. Het gebruik van elektrische voertuigen blijft toenemen. Als gemeente willen we onze inwoners stimuleren en faciliteren om gebruik te maken van elektrische voertuigen. Bezoekers van onze gemeente profiteren ook van deze publieke voorzieningen. Zo dragen we bij aan een duurzamer Lingewaard.

Wat gaan we daarvoor doen?

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden, is ons eerste vertrekpunt dat elektrische rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein, dus dat zij op eigen terrein een laadvoorziening realiseren. Rijders die geen mogelijkheid hebben om op eigen terrein te parkeren en daar een privaat laadpunt te realiseren, moeten kunnen uitwijken naar semi-publieke en publieke laadpunten. We maken een basisnetwerk van laadvoorzieningen in de openbare ruimte van de gemeente voor inwoners en bezoekers.

De basis voor het netwerk is een plankaart met geschikte toekomstige locaties voor in ieder geval het verwachte aantal benodigde laadpalen. Om flexibel te kunnen zijn met het bepalen van een geschikte locatie na een aanvraag van een inwoner worden er meer locaties vastgesteld dan op basis van de prognose nodig zijn. Deze locaties zijn getoetst aan diverse criteria. Cluster verkeer en wijkcoördinatoren treden in overleg voor eventueel aanvullende locaties bovenop de plankaart, als dat noodzakelijk is. Ook inwoners kunnen bij de wijkcoördinator geschikte locaties aandragen voor extra laadpalen bovenop de plankaart.

Inwoners kunnen zo gemakkelijk en zo aantrekkelijk mogelijk zelf een openbare laadvoorziening aanvragen. We verbeteren en versnellen het proces van aanvragen tot plaatsing door duidelijke voorwaarden te stellen en gebruik te maken van de laadpalenkaart. Ook zijn het 'vooruit plaatsen' en 'strategisch plaatsen' uitgewerkt in de contracten met exploitanten. Deze werkwijzen bieden voordelen voor netbeheerder, exploitant, gemeente en de elektrische rijder.

Wat mag het kosten?

Het aanvragen van een publieke laadpaal is gratis voor inwoners. We maken afspraken met marktpartijen, die op eigen kosten laadpalen plaatsen. Een enkele strategische laadpaal betalen we, indien nodig, als gemeente zelf. Aan een laadpaal op een gunstig gelegen strategische locatie, maar te ver van een bestaande

laagspanningskabel, zijn meerkosten. Vanwege de strategische locatie wordt dit in een uitzonderlijk geval geaccepteerd, per geval wordt gekeken uit welk budget dit wordt betaald.



VISIE

Inleiding

We rijden steeds meer in elektrische auto's. Op dit moment rijden er bijna 1.000.000 elektrische auto's in Nederland (RVO, databank duurzame mobiliteit 2025). Ook het aantal elektrische bedrijfswagens en vrachtwagens neemt toe. Omdat al deze elektrische voertuigen ook moeten kunnen opladen, is er een groeiende vraag naar (publieke) oplaadpunten. Met het Europese verbod op de verkoop van nieuwe fossiele motorvoertuigen in 2035, betekent dat het aandeel elektrische auto's de komende jaren waarschijnlijk nog sneller stijgt komende jaren.

Elektrische rijders die niet op eigen terrein kunnen parkeren, zijn voor het laden van hun elektrische auto aangewezen op een laadvoorziening in de openbare ruimte. Ook wel publieke of openbare laadpalen genoemd. De groei van het aantal elektrische auto's zorgt voor een toenemende behoefte aan laadinfrastructuur, ook in Lingewaard.

Uitgangspunten

We werken samen aan een duurzaam Lingewaard op de thema's energietransitie, klimaatadaptatie, circulariteit, leefomgeving, wonen en mobiliteit. Deze visie gaat over laadpalen. Het gebruik van elektrische

voertuigen neemt toe en er zijn steeds meer laadpalen nodig. De gemeente beheert als eigenaar de openbare ruimte en is direct betrokken bij het realiseren van laadpalen als publieke voorziening. We hebben een rol in het stimuleren en faciliteren van elektrisch rijden in de gemeente. Met deze integrale visie op de laadinfrastructuur hebben we een kader om regie te voeren en samen te werken met onder andere de netbeheerder en leveranciers. We willen het elektrisch rijden graag aantrekkelijker en makkelijker maken voor inwoners en ondernemers. Dit doen we door de beschikbaarheid van oplaadmogelijkheden te vergroten. Deze visie geeft een overzicht van de manier waarop we dit willen doen.

We zetten ons in voor het realiseren van een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur:

- **Toegankelijk:** Iedereen moet kunnen laden: bewoners, bezoekers, toeristen, mindervaliden, etc. Laadoplossingen voor alle typen voertuigen is op lange termijn het belangrijkste. Gebruiksgemak en toegankelijkheid zijn belangrijk. Daarom streven we ernaar dat de werkwijze en het gebruik van de laadinfrastructuur vergelijkbaar is met andere gemeenten.
- **Betaalbaar:** We zorgen ervoor dat het opladen van voertuigen betaalbaar blijft voor iedereen.
- **Betrouwbaar:** We willen een netwerk dat bestand is tegen verstoringen en efficiënt gebruik stimuleert. De aanwezigheid van laadpalen in de wijk die goed werken maakt dat mensen eerder overstappen naar elektrisch rijden.
- **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. We volgen hiervoor de landelijke regels.

Deze visie richt zich op de komende jaren. Vanaf 2027 gaat er een nieuwe concessie in en moeten we eventueel de spelregels en werkafspraken veranderen. Dan actualiseren we in 2027. Vanaf 2030 is er een verbod op verkoop van fossiele brandstofauto's in Nederland. Dit vergt dan een aanpassing van de visie en het beleid, omdat dan de vraag en situatie fundamenteel is veranderd. Daarom stellen we in 2030 een geheel nieuw beleid op en wellicht al in 2027 bij een nieuwe concessie. We actualiseren nu alleen de beleidsregels en behouden dezelfde visie.

Samenwerking en ontwikkeling

We werken samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio Oost, om de doelen uit onze laadvisie te halen. Dit samenwerkingsverband is van 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 laadpalen in de publieke ruimte. Zo blijven we op de hoogte van ontwikkelingen, innovaties en behoeften doordat we in contact staan met andere gemeenten.

Ook is er binnen deze samenwerking aandacht voor innovaties en proefprojecten. Zo zijn er andere soorten laadpunten denkbaar, zoals het gebruik van lantaarnpalen. Deze ontwikkelingen volgen wij om in de toekomst onze visie en het beleid aan te kunnen passen als dat nodig is.

Waar nodig informeren we en stemmen we plannen af met inwoners, wijk- en dorpsraden, de lokale energiecoöperatie, de woningcorporaties, regionale samenwerkingsverbanden, de netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen. Dit doen we als we weer grootschalige locaties aanwijzen of van een dermate uniek karakter, dat we met meer partijen in overleg willen gaan. Afhankelijk van de situatie betrekken we de juiste belanghebbenden.

Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken gaan we in op de keuzes voor locaties van oplaadpunten, type oplaadpunten en gebruikersgroepen. Vervolgens kijken we naar de berekeningen van groei van elektrisch vervoer en de behoefte aan oplaadpunten. Dit vertalen we in het plaatsingsbeleid. In de bijlagen staan een begrippenlijst, een overzicht van relevant beleid, het overzicht van actuele oplaadpalen en de berekening van groei van de vraag naar oplaadpunten. De laatste bijlage is een beeldvormende plankaart voor één kern die een indicatie geeft van spreiding van laadpalen.

Welke keuzes maken we?

Type laadinfrastructuur

Een laadnetwerk bestaat uit laadpalen in de publieke (openbare), semi-publieke en private ruimte. Waar de paal staat, bepaalt mede de toegankelijkheid. Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden, is ons eerste vertrekpunt dat elektrische rijders zoveel mogelijk laden op privaat (eigen) terrein. Als gebruikers geen laadpaal op eigen terrein kunnen realiseren, moeten ze kunnen uitwijken naar semi-publieke of publieke laadpalen. De gemeente heeft een belangrijke rol in de realisatie van voldoende publieke laadinfrastructuur.

Doelgroepen

Gebruikersgroepen hebben uiteenlopende laadbehoeften met verschillende laadoplossingen. Ook verloopt de overstap naar elektrisch rijden niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenvervoer is de overstap al volop bezig en hebben we redelijk zicht op wat er nodig is. Daarbij hoort ook de opkomst van elektrische deelauto's. In deze laadvisie richten we ons vooral op laadinfrastructuur voor personenvervoer van inwoners en bezoekers. De bezoekers verdelen we in recreatief en bezoekers van bedrijven. In een apart traject wordt wel onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor bedrijfsmatig laden van elektrische voertuigen (logistiek laden). Hierin is de Groene Metropoolregio leidend in onderzoeken.

Inwoners. Inwoners laden hun auto voornamelijk op in de eigen woonomgeving. Van bewoners met een eigen parkeerplaats (op eigen terrein) verwachten we dat zij ook daar opladen. Zij kunnen geen openbare laadpaal aanvragen. Inwoners die elektrisch rijden en geen eigen parkeerplaats hebben kunnen gebruik maken van publieke laadpalen. Als er nog geen paal in de omgeving staat dan kunnen ze die aanvragen. Ook als een reeds aanwezige paal veel gebruikt wordt kan een (extra) publieke laadpaal worden aangevraagd.

Recreatieve bezoekers. Hieronder valt bezoek aan vrienden en familie, maar ook bezoek aan toeristische locaties en het centrum van onze kernen. De eerste groep maakt voornamelijk gebruik van publieke laadpunten in woonwijken. Deze groep is voor hun oplaadbehoefte voornamelijk afhankelijk van de aanwezigheid en beschikbaarheid van bestaande laadpalen. De verwachting is dat de beschikbaarheid van laadpalen in de toekomst steeds beter zal worden naarmate het aantal laadpalen in de openbare ruimte in de loop van de jaren gaat toenemen.

De laadbehoefte van bezoekers van toeristische locaties en het centrumgebied wordt waar mogelijk ingevuld door private en semi-publieke laadpunten bij de betreffende (toeristische) locatie. Het initiatief hiervoor ligt bij de private partijen, bedrijven en organisaties. Indien nodig onderzoeken we wat we zelf kunnen doen door bijvoorbeeld het laten plaatsen van een proactieve laadpaal.

Bezoekers bedrijven. De insteek is dat bedrijven zoveel mogelijk zelf zorgen voor mogelijkheden op eigen terrein om auto's en ander vervoer elektrisch op te laden. Deze doelgroep maakt daarom geen onderdeel uit van deze visie.

Deelauto's

Naast de overstap naar elektrisch vervoer zet onze gemeente in op meer elektrisch deelfervoer, onder meer door het stimuleren van het gebruik van elektrische deelauto's. Deze staan in de openbare ruimte en daarom maken ze gebruik van openbare laadpunten. Daarbij is het belangrijk dat de oplaadvoorziening altijd vrij is door het wisselen van berijders. Voor deze doelgroep reserveren we een eigen parkeervak, indien er een aanvraag komt voor een elektrische deelauto. De locatie waar de deelauto's komen te staan bepalen we in overleg met de organisatie van de deelauto en op basis van het huidige gebruik van de openbare laadpalen. We maken zoveel mogelijk gebruik van een openbare laadpaal die nog niet veel in gebruik is. Zo kunnen we de impact van de deelauto op de parkeerdruk in een wijk beperken. De kosten voor het reserveren van een

parkeerplaats nemen we op ons als dit niet kan worden gedekt door andere partijen. We gaan hier voorzichtig mee om.

Fietsen

Fietsen is ook erg belangrijk voor onze gemeente. Door de opkomst van elektrische fietsen, ontstaat er ook een laadbehoefte voor elektrische fietsen. Elektrische fietsen en ook elektrische scooters hebben een andere oplaadvoorziening nodig. Oplaadvoorzieningen voor fietsen en scooters valt buiten de scope van dit beleidsplan. We gaan daar dieper op in met de fietsvisie die in de loop van 2025 gereed is.

Overige gebruiksgroepen

Voor andere gebruikers is de behoefte in de toekomst aan laadvoorzieningen nog onvoldoende duidelijk. Denk aan taxi's, doelgroepenvervoer, OV-bussen, bestelbussen, logistiek en zwaar vrachtvervoer. We kijken samen met andere organisaties naar kenmerken, nieuwe inzichten en ontwikkelingen bij deze groepen. Daarna nemen we ze als het kan mee bij iedere actualisatie van deze visie. Zo blijven we zorgen dat we op het juiste moment een passende laadinfrastructuur hebben.

Basis op orde

Gemeente Lingewaard maakt elektrisch rijden voor inwoners en bezoekers zo toegankelijk en aantrekkelijk mogelijk. We doen dit door te zorgen voor een basisnetwerk van laadpalen in de openbare ruimte. Ieder jaar vragen wij zelf voor een aantal locaties laadpalen aan, inwoners kunnen gratis een laadpaal aanvragen en de exploitanten vragen extra locaties aan bij laadpalen die een hoog verbruik¹ laten zien. In samenspraak met de exploitant stellen we een hoog verbruik paal vast en realiseren we binnen 250 meter van die paal een extra laadpaal.

Ook reserveren we twee parkeerplaatsen bij een laadpaal om zo de beschikbaarheid van openbare laadvoorzieningen voor het opladen van elektrische voertuigen zoveel mogelijk te kunnen garanderen.

Daarnaast is er ook een plankaart gemaakt, met daarop aangegeven locaties waar mogelijk een laadpaal kan komen. Bij het vaststellen van die plankaart is rekening gehouden met verschillende factoren. Een laadpaal wordt bijvoorbeeld niet direct voor een raam geplaatst en achter of naast de parkeervakken zorgen we voor voldoende ruimte. Deze kaart is leidend om te bepalen waar een nieuwe laadpaal kan komen.

Op aanvraag

Zodra een inwoner een openbare laadpaal aanvraagt wordt getoetst of die inwoner niet kan parkeren op eigen terrein, ook wordt nagegaan of er niet al een openbare laadpaal binnen 250 meter van de aanvrager aanwezig is. Als die bestaande laadpaal veel gebruikt wordt, wordt er een tweede laadpaal geplaatst binnen 250 meter van die laadpaal én van de aanvrager. Hierdoor wordt de aanwezigheid, en daarmee ook de overlast, van laadpalen zoveel mogelijk verspreid.

Vooruit plaatsen

We hebben het 'vooruit plaatsen' uitgewerkt in contracten met exploitanten. Dit zijn proactieve laadpalen. Om te bepalen waar deze palen geplaatst worden, zijn de locaties op de plankaart leidend. In deze concessie hebben we alle mogelijkheden benut om vooruit te plaatsen. In de nieuwe concessie die vanaf juli 2027 gaat lopen, is dit weer een actueel thema. Met de nieuwe concessie actualiseren we ook dit beleidsinstrument opnieuw.

¹ Onder hoogverbruik verstaan we: een verbruik van 450kw per maand gedurende de laatste drie maanden en 50 laadsessies in de laatste twee maanden. Dit is gebaseerd op afspraken met Vattenfall. Daarmee volgen we ook landelijke afspraken.

Strategisch waar nodig

Een strategische paal is een publieke paal waarvoor geen aanvraag van een elektrische rijder is gedaan en waarvan de behoefte nog niet duidelijk is. Toch kan het goed zijn voor beeldvorming of service voor inwoners en bezoekers om deze te plaatsen. Hiervoor gebruiken we de ons toebedeelde proactieve laadpalen. Ons uitgangspunt is een minimum van één laadpaal (met twee laadpunten) op een zichtbare locatie in iedere kern van Angeren, Bemmeler, Doornenburg, Gendt, Haalderen en Huissen. Op dit moment is het nog niet nodig dat Ressen zijn eigen centrale laadpaal heeft, omdat de meesten huizen op eigen terrein kunnen laden.

In de andere kernen verbetert de dekking van het gebied door natuurlijke groei van de aanvragen en het plaatsen van proactieve laadpalen.

Nieuwbouwlocaties

Naast de aanvragen voor bestaande locaties breidt het netwerk zich ook uit door nieuwe locaties bij nieuwbouw. Hier geldt voor ontwikkelaars minimaal een inspanningsverplichting in de ontwerpfase van nieuwbouw om de meest geschikte locaties te bepalen en de openbare ruimte vooraf geschikt te maken voor laadpalen. Hiermee voorkomen we dat we in een straat in de toekomst weer moeten graven om kabels te leggen voor het plaatsen van een publieke laadpaal. Dit geldt ook bij herontwikkelen van locaties. De relevante wet- en regelgeving is hiervoor de Europese richtlijn voor energieprestatie van gebouwen (EPBD III).

Dit zijn ingrijpende voorwaarden voor het realiseren van parkeerplaatsen en laadinfrastructuur. Kort samengevat betekent dat in 2026 de volgende eisen:

Voor nieuwe of ingrijpend gerenoveerde woningbouw

Bij meer dan drie parkeerplekken moet er bekabeling naar alle parkeerplekken. Ook 50% van de parkeerplekken moet voorbekabeling hebben. Er moet minimaal één laadpunt aanwezig zijn.

Voor nieuwe of ingrijpend gerenoveerde niet-woningbouw

Bij utiliteitsbouw of andere functie dan wonen met meer dan vijf parkeervakken:

- Alle parkeervakken hebben leidingen voor de bekabeling voor laadinfrastructuur.
- Minimaal 50% van alle parkeervakken heeft voorbekabeling om laadpunten te plaatsen.
- Minimaal 20% van alle parkeervakken heeft een laadpunt. Is het gebouw een kantoor? Dan heeft minimaal 50% van alle parkeerplekken een laadpunt.

Voor bestaande niet-woningbouw

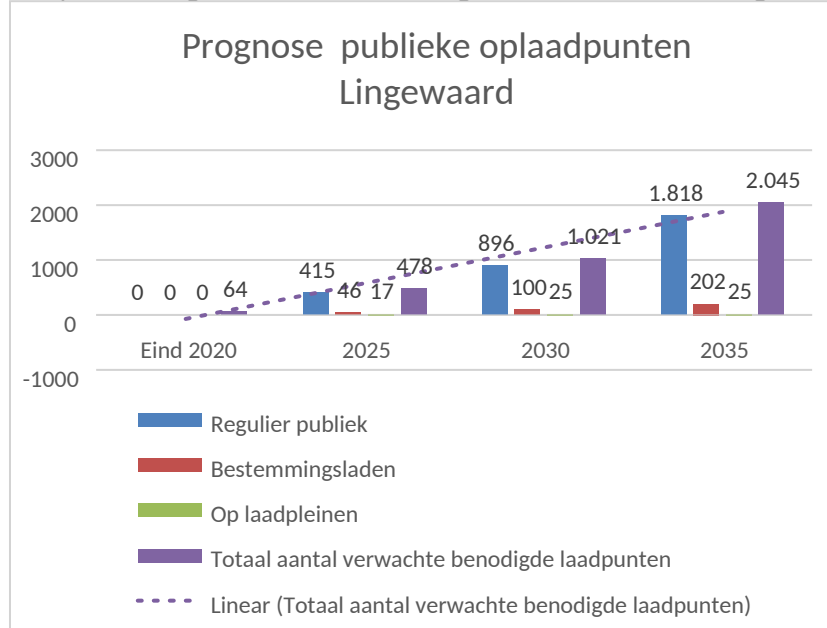
Met meer dan 20 parkeervakken

1. Minimaal 50% van alle parkeervakken heeft leidingen voor bekabeling, óf
2. Minimaal 10% van alle parkeervakken heeft een laadpunt.

Prognose groei

Ook in onze gemeente rijden steeds meer inwoners elektrisch. Dit heeft de afgelopen jaren geleid tot een groeiend aantal aanvragen van publieke laadpalen. In februari 2025 zijn er in de openbare ruimte 134 laadpalen met ieder twee gereserveerde parkeervakken. In totaal zijn er 268 laadpunten in Lingewaard. Op de website www.oplaadpalen.nl staat voor elektrische rijders actuele informatie over de locaties van laadpalen, de verspreiding en de beschikbaarheid (laadpaal in gebruik of vrij).

ElaadNL is het Nederlands kennis- en innovatiecentrum voor elektrisch laden en de elektrische laadinfrastructuur. Uit hun prognoses voor gemeente Lingewaard blijkt de verwachting dat het aantal laadpunten vergeleken met 2020 fors groeit. Zie onderstaande grafiek.



We staan samen met partijen als leveranciers van laadpalen en netbeheerders voor een grote opgave richting 2030 en 2035. Om te voorzien in deze laadbehoefte is een forse toename van het aantal laadpunten nodig. Dit betekent ook veel voor het elektriciteitsnet en vraagt om uitbreiding van dit net, de nodige investeringen, inpassen in de ruimte en doorlooptijd om uit te voeren. Denk aan bovengrondse transformatorstations, ondergrondse kabels en trajecten voor vergunning. De netbeheerder kan zich voorbereiden op de aanpak en stimulering door gemeenten. Overigens is wel de verwachting dat er in de toekomst in verhouding minder laadpunten nodig zijn. Dit heeft te maken met de mogelijke toename van het aantal snelladers, een verbetering van de actieradius van de elektrische voertuigen en het meer/beter benutten van laadpalen. De prognoses van Elaad houden hier rekening mee.

Soorten laadpunten

Bij laadpunten voor personenvervoer is er in het algemeen onderscheid in reguliere laadpunten en snellaadpunten. Reguliere laadpalen staan vooral in woonwijken, waar de laadduur minder van belang is. Deze hebben nu een vermogen van hoogstens 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt afhankelijk van de grootte van de batterij verschillende uren. Reguliere laadpunten kunnen los of bij elkaar geplaatst worden. Om de laadbehoefte van inwoners en bezoekers op te vangen, is minimaal een netwerk van reguliere laadpunten nodig.

Snelladen is van belang voor mensen die onderweg zijn en in kortere tijd willen opladen. Deze snelladers bevinden zich vooral langs rijkswegen, vaak op grond van tankstations. Ze zijn in de omgeving van Lingewaard aanwezig. Ze zijn aanvullend op reguliere punten, maar vervangen elkaar niet. Dit komt door voldoende bereik van de elektrische voertuigen waardoor je aan een gewone paal kunt laden voor een goedkoper tarief. Ook is niet elk type elektrisch voertuig geschikt om gebruik te maken van een snellader. In regionaal verband is gekeken naar de mogelijkheden van een concessie voor laadpalen, waarbij voor Lingewaard de prognose is gemaakt dat er behoefte is aan drie snellaadpalen. Vanwege de netcongestieproblematiek is het echter nu nog niet mogelijk om een concessie in de markt te zetten. Dit wordt gemonitord en wanneer er weer ruimte komt op het netwerk zal hier opnieuw, in regionaal verband, naar gekeken worden.

Uitvoeringsmodel

Het uitvoeringsmodel is de manier waarop we samenwerken met de exploitanten voor het plaatsen van publieke laadpunten. In gemeente Lingewaard werken we momenteel samen met Vattenfall op basis van een regionale concessie. Alle reguliere openbare laadpalen worden door Vattenfall geplaatst. Bij andere constructies, denk aan een laadpaal met twee gereserveerde parkeervakken voor een specifieke doelgroep of snellaadpalen, zijn we vrij om een partij te benaderen. Hiervoor hebben we gewerkt met Allego, zij verzorgen nu nog de exploitatie van de palen die zij geplaatst hebben. ParknCharge heeft de exploitatie van enkele voormalige EVnet laadpalen overgenomen. Afwegingen bij keuze van het uitvoeringsmodel zijn:

- mate van afhankelijkheid van ons als gemeente en bijbehorende risico's om doelstellingen op het gebied van duurzaamheid te behalen;
- bijdrage aan de ontwikkeling van een professionele en toekomstbestendige markt voor laadinfrastructuur, concurrentie tussen partijen draagt hieraan bij;
- mate van klantgerichtheid (zowel richting gemeente als elektrische rijders) en ontzorging.

De wijze van uitvoering verschillen daarbij onder meer in schaalgrootte, uniformiteit, invloed op prijs, kostenbesparing, gevraagde inzet van ambtenaren, goede spreiding van laadpalen, het tempo van uitvoering en de mate van flexibiliteit.

Uitvoeringsplan en plankaart

De gemeente heeft een plankaart opgesteld. Deze kaart bevat verspreide locaties voor laadpalen. Deze locaties zijn getoetst op aspecten (in willekeurige volgorde) zoals:

- plek in de openbare ruimte (onder meer plaatsing bij en gebruik van bestaand parkeervak)
- (verkeers-)veiligheid (onder meer laadkabel ligt niet op het trottoir)
- openbaar groen, ligging t.o.v. monumenten of andere bijzondere plekken
- parkeerdruk en behoefte voor elektrisch laden
- kunnen aansluiten op het elektriciteitsnet (voorkeur binnen 25 meter van laagspanningsnet)
- andere plannen in de ruimte, onder meer in dorpsplannen
- toetsen door leveranciers en netbeheerder
- redelijke afstand binnen een gebied (in meters).

Inwoners en anderen uit de omgeving zijn gevraagd om te reageren op de plankaart. De ingekomen zienswijzen zijn verwerkt tot een definitieve plankaart die is vastgesteld door het college.

Afwijkingen plankaart

Voorheen werd er in enkele gevallen afgeweken van de plankaart. In deze actualisatie zal dat vaker voorkomen omdat de plankaart niet altijd meer voldoet. Dit doen we in overleg met lokaal betrokkenen en met een ambtelijk expertteam.

Verkeersbesluit

Als een aanvraag voor een publieke laadpaal wordt goedgekeurd, en ook bij proactieve laadpalen, wordt een verkeersbesluit genomen om twee parkeerplaatsen te reserveren voor het opladen van elektrische voertuigen. Het verkeersbesluit wordt gepubliceerd via de website www.openbarebekendmakingen.nl. In Hét Gemeentenieuws wordt een korte verwijzing naar het verkeersbesluit geplaatst. Gedurende zes weken na publicatie op de website kan bezwaar gemaakt worden. Wanneer het besluit onherroepelijk is, wordt de laadpaal zo spoedig mogelijk geplaatst, de aannemer informeert de omgeving hierover.

Informatie over laadpalen

Op de website van gemeente Lingewaard staat informatie over het beleid en het aanvragen van een laadpaal in de openbare ruimte. Hier is ook een directe link te vinden naar de aanbieder waarmee gemeente Lingewaard een contract heeft.

Hoe werken we dit uit?

Gemeentelijke organisatie

De bestuurlijke opdrachtgever voor de realisatie van oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen is de wethouder Duurzaamheid. De afdeling Openbare Ruimte en Vastgoed is verantwoordelijk voor de uitvoering van de openbare laadinfrastructuur. Verantwoordelijk voor het actualiseren van het beleid en afspraken met de verschillende partners is de afdeling Ruimtelijk Beleid. Door de toename van aanvragen voor laadpalen per jaar is er meer tijd nodig van ambtenaren, eventuele meerkosten en besteden we extra aandacht aan een efficiënte afhandeling van aanvragen.

Samenwerking en afstemming

Voor het halen van de doelen uit deze laadvisie werken we samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio Oost en de concessiehouder. Met hen zijn periodieke afspraken om de voortgang te bespreken en ook vindt tussentijds overleg plaats als de situatie daarom vraagt.

Monitoring

Monitoring levert waardevolle inzichten op over de verschuiving van brandstofvoertuigen naar elektrisch, het gebruik van de laadinfrastructuur, de hoeveelheid afgenomen elektriciteit en de aantallen voertuigen. We hebben als gemeente inzicht in de gebruiksdata van de laadpunten in de publieke ruimte. Waar nodig maken we afspraken met de laadpaalbeheerder. Deze gebruiksdata benutten we om samen met NAL-samenwerkingsregio Oost de monitoring verder invulling te geven. Op deze manier kunnen we de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk volgen en waar wenselijk bijsturen.

Financiën

In de huidige markt van leveranciers verwachten we dat partijen het plaatsen van reguliere publieke laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen uitvoeren zonder financiële bijdrage van de gemeente. We houden vast aan onze huidige stimulerende en faciliterende rol.

Om onze rol als gemeente uit te voeren zijn er kosten. We voeren indien noodzakelijk een parkeerdrukmeting uit om inzicht te krijgen of we maar een parkeerplek kunnen reserveren in plaats van twee. Structureel vraagt de toenemende vraag naar laadpalen inzet van ambtenaren voor het toetsen van iedere aanvraag. Bezwaren kosten veel inzet; daar zit meer tijd in dan het toetsen en opstellen van verkeersbesluit.

De exploitant plaatst de paal, maar de gemeente zorgt voor het gereedmaken van het parkeervak. Een enkele keer is het gewenst om een laadpaal ergens te plaatsen waar geen laagspanningskabel binnen 25 meter ligt. Hiervoor worden meerkosten in rekening gebracht.

Planning

De realisatie van laadpalen op aanvraag is een continu proces.

De vooruitblik van deze visie is in principe telkens 5 jaar. In 2030 staan er ingrijpende veranderingen gepland in het hele mobiliteitssysteem en elektrisch laden. Daarom is de scope van deze actualisatie korter. Ook zal er in 2027 een nieuwe concessie zijn, daarom actualiseren we in 2027 deze eventueel visie opnieuw.

Service van het oplaadpunt

De gemeente is niet verantwoordelijk voor onderhoud en exploitatie van oplaadpunten. Die rol ligt bij de eigenaar van het oplaadpunt. Bij schade en storingen dient de elektrisch rijder dan ook contact op te nemen met de exploitant van het oplaadpunt. De exploitant dient op het oplaadpunt de benodigde informatie te vermelden. De bij een laadpaal gereserveerde parkeervakken blijven eigendom van de gemeente.

LAADPALENBELEID

Inleiding

Het plaatsingsbeleid is een uitwerking van de keuzes die gemeente Lingewaard in bovenstaande laadvisie heeft gemaakt. Het beschrijft de kaders voor de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroep personenvervoer (bewoners en bezoekers) en helpt de gemeente bij de uitvoering hiervan. Het betreft locatiekeuze voor een laadpaal, de service van de leverancier en parkeerbeleid.

Voor personenvervoer is op dit moment al een grote behoefte aan laadpunten en verwachten we een sterke toename. Voor andere gebruikersgroepen volgen we eerst de ontwikkelingen. Op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur gaan ontwikkelingen snel. In deze visie en dit plaatsingsbeleid kijken we tien jaar vooruit. Regelmatig gaan we na of het nog klopt bij de praktijk.

Locatiekeuze

1. Voor inwoners van de gemeente Lingewaard geldt 'oplaadpunt volgt gebruiker'. Dat betekent dat de gemeente alleen een oplaadpunt in de openbare ruimte faciliteert als de aanvrager beschikt of gaat beschikken over een elektrisch voertuig.

De aanvrager van het oplaadpunt moet dit aan tonen door:

- het overleggen van een kopie van het kentekenbewijs. Hiermee geeft de aanvrager aan dat het voertuig op zijn naam staat;
- of door het overleggen van een berijdersverklaring. Hiermee geeft de aanvrager aan dat het voertuig aan hem ter beschikking is gesteld (bijvoorbeeld via leasemaatschappij);
- of door het overleggen van de bestelling van het elektrisch voertuig.

2. Alleen inwoners die geen gelegenheid hebben om op eigen terrein te parkeren kunnen zonder kosten een openbare laadpaal aanvragen. Onder eigen terrein wordt verstaan een parkeerplaats/oprit behorende bij de woning.
3. Bij een verzoek voor een oplaadpaal wordt gekeken naar de meest geschikte locatie binnen een straal van 250 meter van de aanvrager overeenkomstig de opgestelde plankaart.
4. Indien binnen een straal van 250 meter (of meer afhankelijk van de locatie) van de woning al een oplaadpunt aanwezig is, wordt in principe geen extra laadpaal geplaatst. Als blijkt dat de reeds aanwezige laadpaal een hoog verbruik heeft, overeenkomstig de in de concessie gemaakte afspraken, wordt een extra laadpaal bijgeplaatst.

Laden over de stoep / Verlengd Private Aansluiting (VPA)

In verschillende gemeenten zijn er pilots geweest om VPA's (verlengde private aansluitingen) toe te staan. Met duidelijke communicatie vooraf over de rechten en plichten van een VPA zijn er positieve resultaten uitgekomen; ook omwonenden zijn gevraagd om te reflecteren bij een dergelijke pilot over de beschikbaarheid van parkeerplekken. Ook bijvoorbeeld in onze buurgemeente Overbetuwe zijn de resultaten van een dergelijke pilot positief.

Daarnaast zijn er technologische ontwikkelingen in platte laadkabels, waardoor het struikelgevaar afneemt en de buitendienst geen kabeltegels moet aanschaffen, aanleggen en eventueel weghalen. Dat scheelt in de uitvoering kosten voor de gemeente, we hoeven immers niet bij te houden waar deze tegels liggen en weg te halen wanneer inwoners verhuizen.

Hierdoor kan er op laagdrempelige manier voor zowel de gebruiker als de gemeente extra laadinfra worden gerealiseerd. We nemen hier uiteraard spelregels in op over de aansprakelijkheid, verantwoordelijkheid en locatiegeschiktheid. De volgende spelregels zijn van toepassing:

1. De elektrische platte laadkabel mag uitsluitend (deels) op een openbare plaats aanwezig zijn indien het op te laden elektrische voertuig is geparkeerd direct voor, naast of achter de woning vanwaar de stroom afgenomen wordt.
2. De elektrische platte laadkabel mag uitsluitend worden gebruikt voor het opladen van een elektrisch voertuig waarvoor geen parkeermogelijkheid (oprit, garage of carport) aanwezig is op het terrein vanwaar de stroom wordt afgenomen.
3. In de openbare ruimte mag de elektrische platte laadkabel uitsluitend zijn neergelegd op een verharde ondergrond (trottoir of loopstrook). De elektrische platte laadkabel mag niet op openbaar groen, een rijbaan of fietspad liggen.
4. Het laadpunt moet zich volledig op particulier terrein bevinden.
5. De elektrische platte laadkabel die wordt gebruikt en bedoeld is voor elektrische voertuigen moet in goede staat zijn en mag geen zichtbare beschadigingen vertonen.
6. De elektrische platte laadkabel moet zijn voorzien van een zichtbare CE-certificering.
7. De elektrische platte laadkabel mag maximaal tien meter lang zijn en plat neergelegd een hoogte hebben van maximaal vijf millimeter. Als de laadkabel langer is dan de te overbruggen afstand moet het overbodige deel van de platte laadkabel op eigen terrein liggen.
8. De elektrische platte laadkabel moet zodanig zijn neergelegd, dat het deel van de platte laadkabel dat op het trottoir ligt zo klein mogelijk is. Over het algemeen betekent dat, dat de platte laadkabel haaks op de lengterichting van het trottoir moet zijn gelegd.
9. Wanneer de laadkabelaansluiting van het elektrische voertuig is gesitueerd aan de zijde waar rijdend verkeer kan passeren, moet de elektrische platte laadkabel zodanig zijn aangebracht dat de stekker en de laadkabel niet verder uitsteken dan de zijspiegel van het elektrische voertuig.
10. De elektrische platte laadkabel moet zodanig zijn geplaatst dat deze altijd vlak op de grond ligt en niet kan kantelen, opkrullen, verschuiven of verwaaien.
11. De gebruiker mag met de platte laadkabel geen overmatige overlast veroorzaken op het trottoir.
12. De elektrische platte laadkabel moet te allen tijde, dus ook 's nachts, zodanig goed zichtbaar zijn voor gebruikers van het publiek terrein dat het voorwerp geen gevaar vormt voor voorbijgangers. Indien die zichtbaarheid gedurende bepaalde perioden niet gewaarborgd kan worden, mag de platte laadkabel gedurende die perioden niet zijn neergelegd.
13. Het gebruik van de elektrische platte laadkabel mag geen gevaar opleveren voor de bruikbaarheid van een openbare plaats of constructies van derden (bijvoorbeeld een tuinhekje) en geen belemmering vormen voor het doelmatig en veilig gebruik daarvan.

14. De elektrische platte laadkabel mag uitsluitend op een openbare plaats aanwezig zijn gedurende het opladen van een elektrisch voertuig. Als het voertuig opgeladen is, moet de platte laadkabel direct verwijderd worden.
15. Een openbare parkeerplaats mag door een gebruiker van een elektrische platte laadkabel niet gereserveerd worden. Een openbare parkeerplaats moet voor iedereen bruikbaar zijn.
16. Het gebruik van de elektrische platte laadkabel in de openbare ruimte mag op geen enkele wijze schade aanbrengen aan eigendommen van derden of aan gemeentelijk eigendom. De platte laadkabel mag niet (bijvoorbeeld met behulp van lijm of schroeven) aan gemeentelijke eigendommen zijn vastgemaakt.
17. De gebruiker is verantwoordelijk voor het gebruik van een elektrische platte laadkabel voor het opladen van een elektrisch voertuig in de openbare ruimte vanaf een laadpunt op particulier terrein. De gemeente is niet aansprakelijk voor schade door een gebruiker of anderen als gevolg van het gebruik van de platte laadkabel in de openbare ruimte

We geven hierdoor een andere invulling aan de motie van de raad uit 2024, omdat de actualiteit ons de antwoorden biedt die we zochten. We gaan wel evalueren in de actualisatie van 2027/2030 of de VPA's nog steeds hun doel dienen en de voordelen zwaarder wegen dan de eventuele nadelen.

Pilot parkeervakken zonder reservering

De gemeente Lingewaard gaat meedoen met een pilot met laadpalen eind 2025. Er worden 4 laadpalen in de gemeente geplaatst zonder dat een verkeersbesluit wordt genomen om parkeerplaatsen te reserveren voor het opladen van elektrische auto's. Ook gewone auto's mogen dus bij zo'n laadpaal parkeren.

De parkeervakken worden voorzien van sensoren zodat bekend is of er een auto staat en of er op dat moment ook geladen wordt. De verbruikscijfers van de laadpalen worden vergeleken met recentelijk geplaatste laadpalen met gereserveerde parkeervakken in de directe omgeving.

De pilot loopt een jaar, als na evaluatie blijkt dat de laadpalen minder gebruiken dan verwacht zal alsnog een verkeersbesluit worden genomen.

Parkeerbeleid

Op dit moment is er een kanteling zichtbaar van het gebruik van auto's met verbrandingsmotoren naar het gebruik van elektrische auto's. Dit betekent dat bestaande parkeerplekken in gebruik zijn voor het realiseren van laadplekken. Het elektrisch rijden is in opkomst, maar het aanbod van laadpalen begint pas de laatste jaren sterk toe te nemen. We zitten nu in een overgangsfase waarin de elektrische auto nog bevoordeeld moet worden, zodat er een zekere oplaadgarantie is. Het is daarvoor belangrijk dat de parkeerplekken bij de laadpalen zoveel mogelijk beschikbaar zijn voor elektrische auto's. Om dit te bereiken worden, door middel van een verkeersbesluit, twee parkeerplaatsen gereserveerd voor het opladen van elektrische auto's bij een laadpaal.

Als de laadpaal meer gebruikt wordt zal het effect van een laadpaal op de parkeerdruk afnemen. De parkeerplekken bij de laadpaal worden dan efficiënter gebruikt. Ook zal de behoefte aan het vrij houden van de parkeerplaatsen voor het opladen minder groot worden als het aanbod aan laadpalen en laadpleinen in de toekomst toeneemt.

Verplichtingen in het reserveren van parkeerplekken voor elektrisch laden wordt nader beschreven in het parkeerbeleid.

Bijlagen

Bijlage Begrippen en ontwikkelingen

	Semi-publieke laadinfrastructuur: De gebruiker maakt gebruik van een privaat laadpunt dat ook open is voor publiek. Denk aan parkeergarages, tankstations of horeca-locaties. Er kunnen beperkingen gelden, zoals toegangs tijden of vereisten om bepaalde producten of diensten af te nemen;
plankaart	Een kaart waarop in het openbare gebied locaties voor laadpalen zijn bepaald. Deze kaart wordt gebruikt om de verspreiding van laadpunten te visualiseren en te zorgen voor een goede spreiding. Ze zijn gemaakt op basis van belangrijke punten als: Private laadinfrastructuur: De gebruiker is zelfvoorzienend en parkeert en laadt op eigen terrein, maar is in op het werk. Het laadpunt is toegankelijk voor derden. Openbare laadinfrastructuur: Het laadpunt is toegankelijk voor derden. Marktplek: Een plek waar de laadinfrastructuur beschikbaar stellen voor derden (verkeers-)veiligheid (onder meer laadkabel ligt niet op het trottoir)
Laadinfrastructuur – soorten laadpunten	Elektriciteit wordt geleverd via een laadpunt, de elektrische aansluiting op een laadstation. Een laadpunt kan meerdere connectoren ('outlets' of 'plugs') bevatten. Dat is om voertuigen met verschillende typen stekker te bedienen. - kunnen aansluiten op het elektriciteitsnet (voorkeur binnen 25 meter van laagspanningsnet) Op basis van laadsnelheid maken we onderscheid tussen regulier laden en snel laden: Een laadpunt voor regulier laden: Dit betreft een laadpunt met een vermogen van hoogstens 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt afhankelijk van de grootte van de batterij verschillende uren. Reguliere laadpunten kunnen los of geclusterd in de vorm van een laadplein worden geplaatst. Een laadpunt voor snelladen: Dit betreft een laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in korte tijd bijgeladen kunnen worden. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling. We onderscheiden drie subcategorieën: Kortparkeerladen of semi-snelladen Betreft een laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW, deze punten ontstaan steeds meer bij onder andere supermarkten, hotels en vergaderlocaties. Ultrasnelladen voor personenvervoer Betreft laadpunten met een vermogen van 125 tot 350 kW. Het grootste deel van de elektrische voertuigen anno 2020 kan snelladen (met een snelheid van 50 kW). De nieuwe e-voertuigen zullen in het hogere vermogenssegment terecht komen. Om het elektrische vervoer te versnellen wordt de capaciteit van elektrische laden steeds meer vergroot door de groei van laadpunten.
Dekkingskaart	De dekkingskaart is een kaart met een 250m radius rondom de geselecteerde laadpalen om de dekkingsgraad weer te geven. Hierin gebruiken we ook de plankaart om nieuwe locaties met de 250m radius rondom de laadpaal inzichtelijk te maken, om zo eventueel nieuwe laadpalen te realiseren. Een laadpunt voor snelladen: Dit betreft een laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in korte tijd bijgeladen kunnen worden. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling. We onderscheiden drie subcategorieën: Kortparkeerladen of semi-snelladen Betreft een laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW, deze punten ontstaan steeds meer bij onder andere supermarkten, hotels en vergaderlocaties. Ultrasnelladen voor personenvervoer Betreft laadpunten met een vermogen van 125 tot 350 kW. Het grootste deel van de elektrische voertuigen anno 2020 kan snelladen (met een snelheid van 50 kW). De nieuwe e-voertuigen zullen in het hogere vermogenssegment terecht komen. Om het elektrische vervoer te versnellen wordt de capaciteit van elektrische laden steeds meer vergroot door de groei van laadpunten.
EV-rijder	De EV-rijder wordt ook wel elektrisch rijder genoemd. Dit is de gebruiker van het elektrische voertuig, die het voertuig op moet kunnen laden om ermee te rijden. Betreft laadpunten met een vermogen van 125 tot 350 kW. Het grootste deel van de elektrische voertuigen anno 2020 kan snelladen (met een snelheid van 50 kW). De nieuwe e-voertuigen zullen in het hogere vermogenssegment terecht komen. Om het elektrische vervoer te versnellen wordt de capaciteit van elektrische laden steeds meer vergroot door de groei van laadpunten.
ElaadNL	ElaadNL is de Nederlandse Vereniging van Elektrische Automobilisten (Nederlandse Vereniging van Elektrische Automobilisten). Het is een vereniging van elektrische automobilisten die zich inzet voor de ontwikkeling van de elektrische mobiliteit. Het is een vereniging van elektrische automobilisten die zich inzet voor de ontwikkeling van de elektrische mobiliteit.
Laadlocatie, oplaadlocatie	Een locatie met een of meer laadstations met daarbij behorende laadplekken of parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen. Dit betreft laadpunten 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.
Laadinfrastructuur Ontwikkelingen elektrische voertuigen en laadinfrastructuur type laadinfra	Laadinfrastructuur is het netwerk, ook wel de samenstelling, van typen laadinfra voor volledig elektrische voertuigen worden betaalbaarder en krijgen een steeds grotere actieradius. Ook komt er een groter aanbod van tweedehands elektrische auto's. De accu-capaciteit van elektrische auto's neemt toe, waardoor e-rijders niet meer dagelijks hoeven te laden. Ook verwachten we een efficiënter gebruik van laadpunten, omdat er verscheidene manieren zijn om laadpunten te gebruiken. Het publiek bezet houden van de elektrische laadpunten door een veld van (auto) tegen te gaan. De verwachting is dat er een 24/7 openbaar toegankelijk netwerk van laadpunten zal ontstaan, waarbij rijders kan bedienen dan nu het geval is.

	Ook verwachten we dat het aandeel snelladen in de toekomst toeneemt, vooral langs snelwegen maar ook steeds vaker binnen de gemeentegrenzen. De verwachting is dat nieuwe voertuigen sneller kunnen laden en dat er meer laadpunten komen die hogere laadvermogens aanbieden.
Smart charging / Slim laden	Smart Charging of slim laden is een brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen sturen. Dit betekent in de praktijk dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, bijvoorbeeld wanneer het elektriciteitsnet niet te zwaar belast is, de kosten voor elektriciteitslevering laag zijn en/of het aanbod van (duurzame) energie relatief hoog is. Het doel van Smart Charging vanuit netbeheerdersperspectief is het kunnen faciliteren van de transitie naar elektrisch vervoer door efficiënt gebruik te maken van het elektriciteitsnet. Het streven is om hierdoor binnen de bestaande capaciteit van het elektriciteitsnet en de aansluiting en de eisen ten aanzien van de spanningskwaliteit te blijven. Het is in ieder geval de ambitie om onnodig uitbreiden te voorkomen, zodat de efficiency van het elektriciteitsnet verhoogd wordt en verzwaring zoveel mogelijk voorkomen kan worden.
Wet- en regelgeving	Nederland en Europa werken continu aan wet- en regelgeving voor elektrisch laden. We vinden het belangrijk om deze ontwikkelingen als gemeente 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. Op Europees niveau is de Europese richtlijn voor de energieprestatie van gebouwen relevant (EPBD III). De richtlijn verplicht om laadinfrastructuur aan te leggen voor elektrische voertuigen bij nieuwbouw of ingrijpende renovaties. Deze verplichting heeft Nederland vastgelegd in het Bouwbesluit. Dit betekent dat er bij de ontwikkeling van bouwplannen rekening mee moet worden gehouden. Daarnaast verplicht de richtlijn het aanleggen van laadinfrastructuur bij bestaande grotere gebouwen, ook als deze niet worden verbouwd. Actuele informatie staat op https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/gebouwen/wetten-en-regels/nieuwbouw/epbd-iii/laadinfrastructuur-elektrisch-vervoer

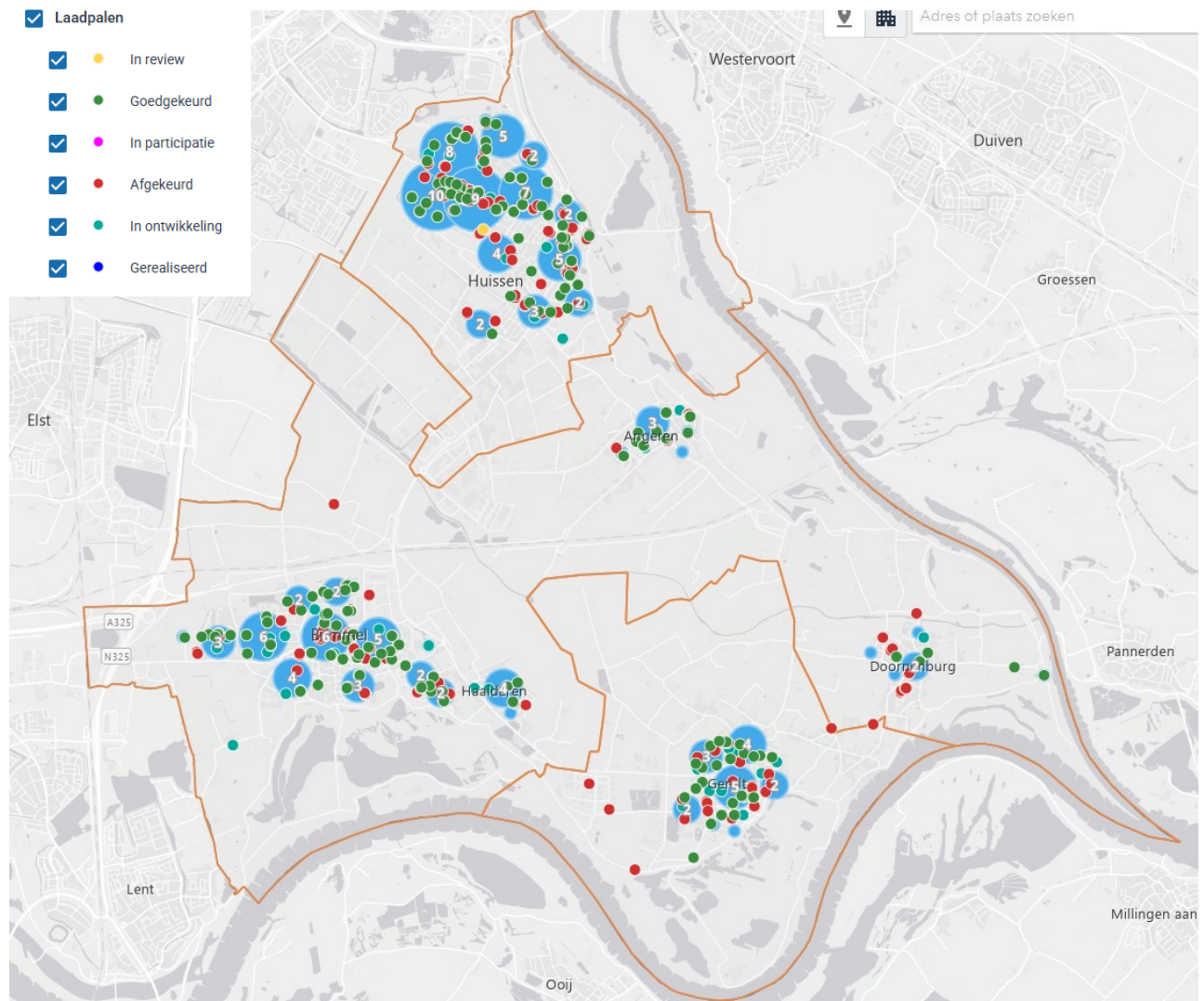
Bijlage 2 Relevant beleid landelijk, regionaal en lokaal

Klimaatakkoord en Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)	De organisaties die zich binden aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord zorgen ervoor dat de overstap naar elektrisch rijden aantrekkelijk en comfortabel is voor alle inwoners van Nederland. Gemeente Lingewaard is hier ook aan verbonden. De afspraken van het Klimaatakkoord zijn landelijk vertaald in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). In de NAL hebben de energiesector, netbeheerders, Inter Provinciaal Overleg (IPO), Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Rijk afspraken gemaakt om de uitrol van laadinfrastructuur te versnellen. De ambitie van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is om ervoor te zorgen dat de laadinfrastructuur steeds voldoende is om de groei van elektrisch vervoer mogelijk te maken.
Gelderland Overijssel – Regionale Aanpak	Op basis van deze landelijke afspraken zijn regionale afspraken gemaakt. De provincies Gelderland en Overijssel vormen hierin een samenwerkingsregio om de uitrol van het netwerk voor laadinfrastructuur bij gemeenten te ondersteunen.

Laadinfrastructuur (GO-RAL)	
Mobiliteitsvisie 2021	Voor Lingewaard betekent dit: sterker dan voorheen kiezen voor energie-efficiënte mobiliteit zoals wandelen, (elektrisch) fietsen, OV en (elektrische) deelmobiliteit als alternatief voor gewoontegebruik van de eigen (fossiele) auto Lingewaard wil deelmobiliteitsvoorzieningen en laadinfrastructuur in alle kernen beschikbaar hebben .
Programma Duurzaam Lingewaard	In het programma Duurzaam Lingewaard worden op de thema's Mobiliteit, Wonen, Energietransitie, Circulariteit, Klimaatadaptatie en Leefomgeving doelstellingen geformuleerd om de gemeente zo duurzaam mogelijk te maken (afb. 1). Het gaat daarbij om een integrale aanpak waarbinnen mobiliteit een belangrijk onderdeel is. Afb 1: Schematische weergave Programma Duurzaam Lingewaard
Regionaal Mobiliteitsprogramma 2030	De Groene Metropoolregio heeft ook een mobiliteitsprogramma opgesteld. Hierin worden ook de ambities uitgesproken om een dekkend laadnetwerk te hebben, gebruikersgemak verhogen om zo de transitie naar duurzame mobiliteit te stimuleren
Energietransitie	Gemeente Lingewaard is onderdeel van de Regionale Energie Strategie (RES) Arnhem-Nijmegen, waarin de aanpak van opwek van duurzame energie en warmtetransitie is opgesteld. Lokaal is voor gemeente Lingewaard het beleidskader energietransitie van belang. Het verduurzamen van de mobiliteit en toename van elektriciteitsverbruik is meegerekend in de behoefte aan duurzame energie. De doelstellingen zijn voor 2030 dat 20% van de auto's elektrisch rijdt en het regionaal busvervoer uitstootvrij is. Voor 2050 is het doel dat alle mobiliteit volledig uitstootvrij is.
Overig beleid	Elektrisch vervoer en de inpassing van laadpalen is relevant voor divers ander beleid, zoals inrichting van de openbare ruimte, woningbouw, grondexploitatie, gebiedsontwikkeling, welstand, milieu en de omgevingsvisie.

Bijlage 3 Overzicht huidige publieke, semi-openbare en private laadpalen

Onderstaande de kaarten van de aanwezigheid van publieke, semi-publieke (bedrijven) en private laadpunten in gemeente Lingewaard in december 2024. Rijders van elektrische voertuigen kunnen 24 uur



per dag op www.oplaadpalen.nl de beschikbaarheid van een laadpunt voor opladen bekijken (afbeelding 1).

Figuur 1: laadpalen in Lingewaard eind 2024

Bijlage Prognoses

Prognose aantal publieke laadpunten / laadpalen gemeente Lingewaard

Bron: Outlook ElaadNL buurtprognoses CBS <https://www.elaad.nl/projects/elaadnl-outlooks> **Buurtprognose visualisatie voor 2025, 2030 en 2035**

Deze grafiek is een berekening van het verwachte aantal publieke laadpunten in 2025, 2030 en 2035.

