

Inspraaknota

Netwerk laadpalen voor elektrisch vervoer: visie en plaatsingsbeleid

juni 2021

1. Inleiding

Op 2 maart 2021 hebben burgemeester en wethouders van Lingewaard besloten het definitieve concept van "de visie en het plaatsingsbeleid van het netwerk laadpalen voor elektrisch vervoer" ter inzage te leggen. Gedurende 6 weken (van 10 maart tot en met 20 april 2021) heeft het document ter inzage gelegen bij de receptie van het gemeentehuis en op de website SamenLingewaard.nl.

In deze periode heeft iedereen de gelegenheid gehad te reageren op het beleidskader. Dit door het bekendmaken van deze mogelijkheid op de gemeentepagina van de huis-aan-huiskrant, sociale media en per mail aan belanghebbenden, zoals de wijk- en dorpsraden, lokale energiecoöperatie, woningcorporaties en bedrijfsverenigingen.

We hebben van twaalf indieners een reactie ontvangen. We bedanken hen hiervoor hartelijk. De namen en adresgegevens van particuliere insprekers mogen vanwege de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) niet digitaal publiek worden gemaakt.

In het volgende hoofdstuk hebben we de ingediende reacties en vragen samengevat en beantwoord. Daarnaast staat beschreven welke wijzigingen er naar aanleiding van de reacties en vragen zijn doorgevoerd in de visie en het plaatsingsbeleid netwerk laadpalen. Enkele indieners geven complimenten voor het opgestelde beleid. De belangrijkste thema's waar men een reactie op heeft zijn:

- het proces van participatie bij het opstellen van het beleid
- de koppeling met het duurzaamheidsbeleid en de energietransitie
- suggesties voor het uitvoeringsmodel (lees type contract met een exploitant van laadpalen) met marktpartijen en de organisatievorm
- en voor eisen aan kwaliteit, technische mogelijkheden en herkomst van laadpalen, de energiebron, toepassing voor ander vervoer (fiets / scooter), laadtarieven voor gebruiker, kosten voor gemeente en verdienmodel voor exploitant
- gebruik van duurzame energie, zo mogelijk van lokale opwek
- enkele strategische keuzes, zoals over "laadpaal volgt vraag" of voor de vraag uit plaatsen
- parkeerbeleid, zoals blauwe zone en handhaving, parkeerdruk en laadpaalkleven
- aandacht voor bepalen van een locatie voor laadpalen en ideeën voor locaties
- en communicatie bij het plaatsen van laadpalen

Begrippen in dit document:

- CPO = charge point operator, is de organisatie die laadpalen beheert, onderhoudt en exploiteert
- EV = Elektrisch vervoer
- NAL = Nationale Aanpak Laadinfrastructuur

2. Reacties en vragen conceptdocument Netwerk laadpalen elektrisch vervoer: visie en plaatsingsbeleid

Nr.	Zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassing
1a	Laadtarieven worden vaak door de CPO (zie begrippen pag. 2) bepaald in samenspraak met de opdrachtgever (toch zien we ook regelmatig dat deze CPO's de kosten niet dekken door inefficiëntie en de prijzen eenzijdig verhogen). De tarieven die uiteindelijk aan de EV-rijder worden doorbelast door de MSP bevatten vaak nog een commissie per kWh of opslag per transactie waardoor de burger uiteindelijk te veel betaalt voor deze mobiliteit en de burgers met een oprit/eigen laadvoorziening de winnaars zijn (verrekenen vaak ook met werkgever). Mijn voorstel is dat de gemeente/overheid zelf het heft in handen neemt als CPO en samen met een 'lokaal' installatiebureau het onderhoud regelt i.p.v. de exploitatie weg te geven aan een grote CPO (want dat geld moet terugverdiend worden). Deze laadfaciliteiten vormen een interessante bron van inkomsten voor de gemeente Lingewaard zodat ze deze baten bijvoorbeeld kan stoppen in het vergroenen van onze parken en het onderhouden van de parkeerplaatsen (of bij de toenemende tekorten bij jeugd & ouderenzorg). Als dit qua omvang te ambitieus is voor een enkele gemeente is misschien een samenwerking met de provincie/andere omliggende gemeenten hier een optie. Ook het zelf uitgeven van laadpassen is een optie die de gemeente kan overwegen. Mijn kennis en ervaring met opzetten van IT oplossingen in het Laaddomein en de ervaring die ik heb opgedaan bij mijn vorige werkgever deel ik graag.	Dank voor uw reactie. Daarin wijst u de gemeente op haar rol in de markt van elektrisch rijden en de exploitatie van laadpalen en ziet kansen. Onze reactie op uw punten: Eén uitgangspunt van het beleid is betaalbare laadinfrastructuur (pag. 4, par. uitgangspunten). In het uitvoeringsmodel (pag. 10) benoemen we de huidige werkwijze met een open markt model en het onderzoeken van deelname aan een nieuwe regionale concessie. Daarbij zijn de volgende aspecten van belang: de mate van afhankelijkheid van ons als gemeente om duurzame doelstellingen te behalen, de bijdrage aan de ontwikkeling van een professionele en toekomstbestendige markt voor laadinfrastructuur en de mate van klantgerichtheid en ontzorging (van gemeente en gebruikers). ad 1a) We besteden aandacht in contracten aan werken prijsafspraken met exploitanten van laadpalen. We werken binnen GO-RAL (Gelderland Overijssel Regionale Aanpak Laadinfrastructuur) samen en onderzoeken gezamenlijk contractmanagement. Dit versterkt onze positie als gemeente, wat weer voordeel heeft voor onze inwoners en EV-rijders. In het contractmanagement met exploitanten van laadinfrastructuur is sturing op tarief en transparantie belangrijk. Dit is in onze mogelijke deelname aan een nieuwe concessie ook een van de belangrijkste gunningscriteria. Er zal geen sprake zijn van eenzijdige kostenopslagen. Onze primaire taak op dit beleidsveld is het borgen dat er voldoende laadinfrastructuur is voor de transitie naar	Geen aanpassing.

		zero emissie rijden. Op deze wijze kunnen wij deze taak zo efficiënt en effectief mogelijk, passend binnen onze gemeentelijke middelen, uitvoeren.	
1b	Deelauto's zijn niet de oplossing zolang de abonnementskosten niet worden weggenomen (hygiëne is ook nog een uitdaging met de huidige pandemie). Probleem van deelauto's is dat iemand eraan probeert te verdienen, hierdoor is het duurder dan bezit van bijvoorbeeld een 2e hands brandstofauto met onderhoud en afschrijving en de hogere inkomens kijken hier niet eens naar om (iets met gemak en die eigen oprit). Misschien dat de nieuwe generatie hier meer voor voelt.	ad 1b) De aanpak met deelauto's is nog in ontwikkeling binnen de gemeente. We ondersteunen nu Lingewaard Energie met hun project en zien dat als pilot. Deze gaat inzicht in de bijdrage aan duurzame mobiliteit.	Geen aanpassing.
1c	Iedereen kan een laadpaal aanvragen; nieuwe paal bijplaatsen als huidige bezetting dat toelaat. Gemeente moet proactief bijplaatsen (ook vast vooruit inplannen want die installateurs zitten straks vol). Minimumafstand niet hanteren wel controle of iemand niet al een eigen oprit heeft. Goed benutten blijft lastig, veel mensen laten de auto met een volle accu aan de paal staan. Belonen is hier beter dan straffen.	ad c) Het beleid is nu gericht op het plaatsen van laadpalen op aanvraag. Dit is alleen mogelijk voor rijders die niet een oplaadvoorziening op eigen terrein kunnen realiseren. De minimumafstand van 200 meter is indicatief en bij het bepalen van locaties voor palen kijken we ook naar spreiding. In het parkeerbeleid beginnen we met de eigen verantwoordelijkheid van de rijders voor het efficiënt gebruik van de laadpaal. Daar wijzen we ze actief op. Waar meer sturing nodig is hebben we een volgorde van maatregelen vermeld, waar toezicht en handhaving er één van is. We gaan deze werkwijze de komende jaren hanteren en evalueren. Het aanpassen van de werkwijze naar "voor de vraag uit" plaatsen hebben we afgewogen. We staan hier positief tegenover. In onze contracten met exploitanten van laadpalen (uitvoeringsmodel) werken we dit uit.	Bij plaatsingsstrategie (Visie-pag. 10-11) voegen we de volgende tekst toe: "Ook gaan we het vooruit plaatsen van laadpalen, op basis van prognoses en gebruiksdata, uitwerken in onze contracten met exploitanten.
2	Wederom een door de gemeente bedacht plan, waarbij geen inbreng van inwoners mogelijk was: u produceert een concept, we kunnen reageren, u verwerkt eventueel, kortom zeer mechanisch. Geen van tevoren vastgesteld kader waarin samen met inwoners het beleid wordt vormgegeven; geen participatieve bestuursstijl. Jammer, dat u dit	Dank voor uw reactie. We betreuren dat u dit zo beoordeelt. Net als u vindt de gemeente participatie belangrijk. Dit proberen we zo goed mogelijk vorm te geven en dit kan op verschillende manieren. In dit geval hebben we een voorzet gemaakt en voor de inzage voor het eerst het internetplatform Samen Lingewaard gebruikt.	Geen aanpassing.

	onderwerp op deze wijze vorm geeft, terwijl het juist zeer geschikt is om dit interactief te doen!	De concrete verwoording van visie en plaatsingsbeleid is naar onze mening in dit geval een praktische en efficiënte basis voor participatie. Het conceptbeleid ligt ter inzage en nodigt uit tot reacties over de inhoud. De ontvangen reacties staan in deze inspraaknota. We beoordelen ze en beargumenteren hoe we ze wel of niet verwerken in het conceptbeleid. College en vervolgens raad besluiten over deze inspraaknota en het definitief opgestelde beleid. Alle indieners van reacties ontvangen bericht over de vastgestelde nota. De praktische uitwerking volgt hierna. We gaan dan in overleg met inwoners en andere belanghebbenden om toekomstige locaties voor laadpalen te bepalen (zie pagina 11, communicatie en participatie).	
3	In de krant van afgelopen zaterdag zag ik het idee van de gemeente Lingewaard om extra locaties voor laadpalen aan te gaan wijzen. Hierbij wil ik u vragen om ook laadpalen te maken op de openbare parkeerplaatsen van Park Lingezegen aan de Zandsestraat en Vossenpels in Bemmelen. Het is fijn om tijdens het sporten of wandelen in het park de auto tegelijkertijd te kunnen opladen. Ook draagt dit bij aan de 'groene' uitstraling van park en gemeente. Tevens is er dan het voordeel dat bezoekers van woningen in het buitengebied niet helemaal naar centrum Bemmelen hoeven om de auto op te laden. Graag zou ik van u horen of deze plekken al bedacht waren en of u positief staat tegenover deze locaties. Dank voor uw reactie.	Dank voor uw reactie. We staan positief tegenover dit soort ideeën en locaties en zetten deze op een lijst. De volgende stap is het opstellen van een plankaart met locaties voor laadpalen. Deze baseren we op de verwachte behoefte en prognoses van Elaad, met name in de kernen van Lingewaard. Of de locaties op de lijst hierin passen bekijken we dan ook. Het beleid is nu dat laadpalen op aanvraag van een elektrisch rijder binnen een bepaalde cirkel, met daarin het adres van de aanvrager, worden geplaatst (onder voorwaarden). Ook zorgen we dat er in iedere kern op een zichtbare locatie minimaal één laadpaal aanwezig is (pag. 8 paragraaf strategisch waar nodig). Er is geen extra budget voor het plaatsen van laadpalen zonder aanvraag en buiten de bebouwde kom. Gewenst is dat er binnen nieuwe contracten/concessie wel afspraken en ruimte is om laadpalen op verzoek/strategisch te plaatsen tegen geen of minimale kosten voor de gemeente. Het aanpassen van de werkwijze naar “voor de vraag uit” plaatsen hebben we afgewogen. We staan hier positief tegenover. In onze contracten met exploitanten van laadpalen (uitvoeringsmodel) werken we dit uit.	De mogelijke locaties komen op een lijst om te gebruiken bij het opstellen van de plankaart. De conceptkaart toetsen we op diverse criteria, zoals rendabiliteit, afspraken met de CPO, draagvlak, kosten en andere criteria. Bij plaatsingsstrategie (Visie-pag. 10-11) voegen we de volgende tekst toe: “Ook gaan we het vooruit plaatsen van laadpalen, op basis van prognoses en gebruiksdata, uitwerken in onze contracten met exploitanten.

4	Ik ben blij te lezen dat er een goede visie en een plaatsingsbeleid ontwikkeld wordt. Mijn complimenten!!	Dank voor de complimenten.	Geen aanpassing.
5	In grote lijnen kan ik me vinden in het plaatsingsbeleid. Wat me verbaasd is dat onze gemeente aan de ene kant bezig is met 'het plaatsingsbeleid' en ondertussen links en rechts (ik wil net nog niet zeggen lukraak) laadpalen plaatst. Zo verraste het mij dat gisterenochtend (10-3) een laadpaal in de Schoutstraat werd gezet. Waarom? Voor wie? Capaciteit? overeenkomstig het nog te maken beleid? Maar goed.... Mijn punt, en ook die van jullie gebiedscoördinator in Angeren is dat je in het beleidsplan moet opnemen dat de huidige laadpaal bij de Coop in Angeren Iepenstraat/ Jan Joostenstraat verwijderd en verplaatst moet worden. Deze paal staat pal voor het oorlogsmonument, neemt het zicht op het monument weg en is een letterlijke respectloze sta-in-de-weg voor het oorlogsmonument. (gekscherend wordt door vele Angernaren geroepen dat: 'deze laadpaal voor paal staat.'). Door dit punt als spreidings-, actiepunt in het beleids- actieplan op te nemen, kun je het plan nog beter maken.	Dank voor uw reactie. Het spijt ons dat u de laadpaal als storend ervaart. We hebben de situatie in de Schoutstraat bekeken en beoordelen deze niet als hinderlijk. Het plaatsen van een paal gebeurt op aanvraag van een elektrisch rijder. Daarbij toetsen we de behoefte en zoeken we een geschikte locatie binnen een cirkel van circa 200 meter rond de aanvrager. Per paal nemen we een verkeersbesluit, waartegen bezwaar mogelijk is. In het nieuwe beleid bepalen we vooraf met de omgeving/wijk/dorp wat geschikte locaties zijn. Dit zonder dat er al een vraag is voor een laadpaal. Een criterium kan de uitsluiting van plaatsing dicht bij een monument zijn. Alle locaties komen op een plankaart. Voor deze kaart nemen we een verzamelverkeersbesluit. Deze gaat ter inzage en hierop is bezwaar mogelijk. Daadwerkelijke plaatsing van laadpalen op geplande locaties vindt verspreid in de tijd plaats.	In de visie voegen we op pag. 11 Toetsaspect voor uitvoeringsplan en dekkingskaart als criterium bij openbaar groen toe: "ligging t.o.v. monumenten of andere bijzondere plekken." Ook nemen we in de uitvoering bij verkeersbesluit op (visie - pag. 12): "Daadwerkelijke plaatsing van laadpalen op deze geplande locaties vindt verspreid in de tijd plaats. Op het moment van plaatsen kondigen we dit aan."
6	Zienswijze van indiener 6 is met hoofdpunten (6a t/m 6k) opgenomen in deze nota.		
6a	Wat is de relatie met het gemeentelijk beleid? Laadpalen op zich staan niet los van het duurzaamheidsbeleid van de Gemeente maar zijn er een onderdeel van. De relatie moet aangegeven worden. Duurzaamheidsaspecten: Moet het niet per definitie gaan om groene stroom? Is het alleen service aan de inwoners of is het ook stimuleren van duurzaam omgaan met de aarde. Verbinden met het project Programma Aardgasvrije Wijken, zelf pv panelen leggen, eventueel in postcode roos, isoleren ect. Past	Dank voor uw reactie en uw toelichting in ons gesprek dat wij naar aanleiding van uw reactie met u hebben gevoerd. Dit document is een van de gemeentelijke beleidsplannen. Mobiliteit is een van de zes thema's die onder duurzaamheid valt. Mogelijk bedoelt u de link met het beleidskader energietransitie. Die is er inderdaad ook. Mobiliteit (en daarmee de toename van elektrisch rijden en laadinfrastructuur) staan in de routekaart, die onderdeel is van het beleidskader energietransitie. Die routekaart beschrijft de inhoud voor de drie pijlers: energiebesparing, duurzame	In de visie voegen we in de samenvatting (pag. 2) en bij uitgangspunten (pag. 4) de volgende tekst toe: "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 immers toe en er zijn steeds meer laadpalen nodig." Ook onderzoeken we graag de koppeling met lopende trajecten duurzaamheid en nieuwe

	het in een duurzaamheidsplan, kunnen we aangrijpen bij een sociaal model.	opwek en warmtetransitie. Impliciet leggen we daarmee de link met 'opladen met groene stroom'. Vanuit de gelden Programma Aardgasvrije Wijken en de organisatie van de warmtetransitie in de wijk Zilverkamp zijn ook koppelkansen benoemd. Daarin kunnen de zaken die u benoemt een plek krijgen.	initiatieven. Zie toegevoegde tekst bij uitvoeringsmodel: In duurzame initiatieven bieden we ruimte om laadpalen op eigen terrein in te passen en de haalbaarheid van exploitatie te onderzoeken. (visie - pag. 10, Uitvoeringsmodel).
6b	Is stimuleren taak gemeente? Stimuleren van duurzaamheid is prima maar het gebruik van elektrische voertuigen hangt nu nog sterk af van de prijs en zal vooralsnog sterk door marktwerking en regelgeving gestuurd worden. Aanwezigheid laadpaal verlaagt een eventuele drempel bij aanschaf. Maar of het stuurt?	Ja, stimuleren is een taak van de gemeente. Deze komt voort uit het landelijk Klimaatakkoord en de uitwerking met de Nationale Aanpak Laadinfrastructuur (NAL). De NAL richt zich op het opstellen van beleid voor laadpalen. Het doel is dat de laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor ontwikkeling van zero-emissie vervoer.	Geen aanpassing.
6c	Ondersteunt de gemeente duurzaamheid met dit laadpalenplan? De productie van e-auto's en van de accu is grosso modo nog niet duurzaam. Het beperkt wel de uitstoot van milieuvervuilende stoffen. Het gebruik van een e-auto is pas groen als de bron groen is, oftewel als de opwekking van de gebruikte elektriciteit groen is.	Ja, we menen dat elektrisch vervoer bijdraagt aan duurzaamheid door reductie van CO2-uitstoot. De techniek van elektrisch rijden staat nog enigszins in de kinderschoenen, maar wordt steeds efficiënter. In het huidige contract en ook in de eventuele deelname aan een provinciale concessie is een verantwoordelijkheid van de laadpalenexploitant om groene stroom in te kopen (letterlijk "het (laten) leveren van groene stroom waarvan de certificaten van Nederlandse Oorsprong zijn").	Geen aanpassing.
6d	Rol gemeente Het toewijzen, plaatsen, verdelen en versnellen kan een bewonerswens zijn die in goede handen is van de gemeente. Maar is vervolgens beheer, levering en prijs in handen van een private partij? Wat ons betreft niet.	We hebben kennisgenomen van uw standpunt. In de afgelopen jaren hebben we gewerkt met een open markt model. Naast de huidige exploitant hebben zich geen nieuwe partijen gemeld. Om grip te hebben op beheer, levering en prijs is onderstaande relevant. In Nederland is sprake van een open markt voor de EV-laadinfrastructuur. Daarbij streeft de NAL naar een landelijk systeem met prijstransparantie bij de marktpartijen. De regionale aanbestedingsprocedure (2021) gaat zorgen voor het realiseren van een laadinfrastructuur door marktpartijen volgens onze specificatie. Met als resultaat een eerlijke prijs en goede marktwerking.	Geen aanpassing.

6e	Wat mag het kosten? Laadpalen en het gebruik ervan. De prijs van de energielevering wordt niet genoemd. Private partijen krijgen de kans om hier een ongelimiteerd verdienmodel van te maken. Hier kan de gemeente ook een rol nemen waarbij een gunstige energieprijz zowel voor de gemeente als de bewoners wel eens een belangrijke succesfactor zou kunnen zijn.	Lage prijzen en prijstransparantie zijn belangrijke criteria in de gunning van contracten aan de exploitant van laadinfrastructuur. De taak die de gemeente in het kader van de NAL op zich heeft genomen is het faciliteren van de verduurzaming van vervoer door het realiseren van laadinfrastructuur in de publieke ruimte. Uitgangspunt is dat er laadvoorzieningen beschikbaar komen voor iedere burger die een elektrische auto wil opladen en daar op eigen terrein geen beschikbaarheid voor heeft. De burger hoeft geen extra kosten te maken voor een laadpaal. Prijzen van stroom kan men niet vooraf noemen, omdat die fluctueren. Met exploitanten worden vooraf wel afspraken gemaakt over maximum laadtarieven.	Geen aanpassing.
6f	Suggestie voor beschikbaarheid voor mensen in de situatie: a. geen eigen oprit +zonnepanelen, parkeren voor de deur b. geen eigen oprit + geen zonnepanelen, parkeren voor de deur Deze kunnen hun eigen energieleverancier kiezen. Wellicht moeten ze hun kabel over het trottoir kunnen laten lopen. Nu ontmoedigd?? Veiligheid??	We begrijpen de suggestie om meer mensen te laten profiteren van het gebruik van eigen (opgewekte) stroom voor het opladen van een elektrische auto. Echter, blijft de regel dat we niet toestaan om vanaf eigen terrein een auto op te laden die op een openbaar parkeervak staat. Hiermee voorkomen we ook onveiligheid door kabels over de stoep of weg (pag. 15, locatiekeuze, punt 6).	Geen aanpassing.
6g	Dit plan kan samengaan met de stimulering om eigen elektriciteit op te wekken doormiddel van eigen PV-cellen op huizen of elders en het gebruik daarvan voor elektrisch rijden. Het laden middels eigen voorziening op particuliere adressen is niet helder in relatie gebracht met de behoefte aan laadpalen in de openbare ruimte.	Wij volgen we de “ladder van laden”. Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden, is ons eerste vertrekpunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten voor de gebruikersgroepen bewoners en bezoekers.	In de samenvatting (visie - pag. 2) en bij type laadinfrastructuur (visie - pag. 6 Type laadinfrastructuur) voegen we deze tekst toe: “Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden, is ons eerste vertrekpunt dat elektrische rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. We maken een basisnetwerk van laadvoorzieningen in de

		In het hoofdstuk Beleid voor plaatsen, locatiekeuze (pag. 14, punt 2) staan deze voorwaarden voor een aanvraag.	openbare ruimte van de gemeente voor inwoners en bezoekers.”
6h	1) Punt van overweging zijn natuurlijk de investeringskosten. De Gemeente gaat uit van een marktpartij. Maar het kan ook afkomstig van een of andere georganiseerde coöperatie en daarmee een investering van/voor bewoners worden? De uiteindelijk kostprijs en het eventueel terugvloeien van inkomsten is dan ten nutte van de burgers, de gemeentekas of duurzaam investeringsfonds (waaruit weer nieuwe laadpalen bekostigd worden). 2) De beheersing van de kostprijs van energie is voor de burgers een zeer belangrijke succesfactor en dus een stimulering voor elektrisch rijden en dus daardoor ook een hele duidelijke en collectieve duurzaamheidstap. De betaalbaarheid is niet gegarandeerd met marktpartijen.	Ad 1) De investering en exploitatie kan nu niet afkomstig zijn van een of andere georganiseerde coöperatie. Deze initiatieven zijn er nu nog niet. Als er in de toekomst behoefte komt aan in eigen beheer plaatsen en onderhouden van laadpalen dan moeten we daar nieuw beleid op maken. Zie ook de reactie bij punt 6d: In Nederland is sprake van een open markt voor de EV-laadinfrastructuur. Daarbinnen heeft ieder zijn eigen optimale rol. Daarbij streeft de NAL naar een landelijk systeem met prijstransparantie bij de marktpartijen. De procedure van een regionale aanbesteding (2021) gaat zorgen voor het realiseren van een laadinfrastructuur door marktpartijen volgens onze specificatie. Met als resultaat een eerlijke prijs en goede marktwerking. Op dit moment is het wel mogelijk om lokaal geproduceerde groene energie van bijvoorbeeld een energiecoöperatie aan te leveren bij de exploitant/concessienemer. In het geval van de nieuwe concessie kan men hiervoor mogelijkheden opnemen, ook op ons verzoek. Een mogelijkheid is de combinatie op eigen terrein waar opwek plaatsvindt en dat men daar laadpalen plaatst (mits dat mag qua bestemmingsplan). Ad 2) Wat betreft de betaalbaarheid: zie onze reactie bij indiener 5, ad 1. We besteden aandacht in contracten aan werk- en prijsafspraken met exploitanten van laadpalen. We werken binnen GO-RAL (Gelderland Overijssel Regionale Aanpak Laadinfrastructuur) samen en onderzoeken gezamenlijk contractmanagement. Dit versterkt onze positie als gemeente, wat weer voordeel heeft voor onze inwoners en EV-rijders.	Toevoegen aan uitvoeringsmodel de tekst: “In duurzame initiatieven bieden we ruimte om laadpalen op eigen terrein in te passen en de haalbaarheid van exploitatie te onderzoeken.” (visie - pag. 10, Uitvoeringsmodel).

6i	Het systeem van toewijzen. Toewijzen bij aanvraag leidt ertoe dat de huidige bezitters van E-auto's een laadpaal kunnen regelen op een voor hen gunstige plek. Op termijn zal dat lastiger worden en tenslotte niet meer mogelijk zijn. De huidige e-auto's zijn nog duur. Als over enkele jaren de e-auto betaalbaar wordt zullen die kopers geen laadpaal of geen gunstige plek meer kunnen aanvragen.	Naar onze mening leidt het plaatsen van een laadpaal op aanvraag niet tot een ongunstige verdeling voor toekomstige elektrische rijders. Een laadpaal op aanvraag is altijd collectief en daarom per definitie niet exclusief. Ons beleid is erop gericht om een laadpaal op maximaal 200 meter van de aanvrager te plaatsen. Dat zorgt voor een zekere dekkingsgraad. Wij stellen een visie voor 10 jaar met een 2-jaarlijkse bijstelling op. Ook maken we plankaarten (op basis van verwachte aantallen tussen nu en 5 jaar). Zo zorgen we ervoor dat het aantal elektrische auto's en laadpalen in balans is en dat er altijd een laadpaal te vinden is in de buurt van de aanvrager, dus ook bij toekomstige aanvragers. (Zie pag. 14, Het beleid van plaatsen, par. Locatiekeuze).	Geen aanpassing.
6j	Openbare laadpalen in de kernen zijn mogelijk een kort leven beschoren Het ontwikkelen van accu's en de noodzakelijke landelijke infrastructuur voor (centraal) laden is nog volop in ontwikkeling. Plan voor laadpalen haakt in op huidige stand van de techniek. Vraag is of op termijn zoveel laadpunten wenselijk zijn in een kleine stad of dorp. De ontwikkeling van de techniek haalt de huidige (primitieve) laadmogelijkheden in en reguleert straks de systematiek van het laden. Die zal op termijn meer gaan lijken op huidige systeem met brandstof met grotere capaciteit, minder laadmomenten, behoefte aan veilige laadplaatsen en die ook geen beslag hoeven te leggen op schaarse parkeervakken in kernen. De capaciteit van accu's (energiedichtheid) wordt namelijk steeds groter, laden kan steeds sneller. Op termijn lijken de nieuwe (super)oplaadpunten op de oude benzinstations. Of eigenaren hebben eigen laadvoorziening i.v.m. eigen stroomopwekking.	Nederland staat voor een massieve opgave bij de verduurzaming van het vervoer. Hiervoor zullen landelijk miljoenen laadpalen worden geplaatst. Wij werken nauw samen met Provincie, expertise instituut NKL, stichting E-Laad en vele andere stakeholders om zo dicht mogelijk bij de vraag te zitten en de balans tussen aantallen voertuig en benodigde laders in evenwicht te houden. Daarbij volgen we alle relevante ontwikkelingen op het gebied van capaciteit van batterijen, toegepaste chemie, elektriciteitsconsumptie en de te verwachten verhouding tussen snelladen en 'gewoon' laden. Wat betreft beschikbaarheid van parkeren. Voor het bepalen van laadlocaties voeren we eerst een parkeerdrukonderzoek uit.	Geen aanpassing.
6k	Elektrisch rijden en het elektriciteitsnet	Het elektriciteitsnet heeft op dit moment onvoldoende capaciteit voor de te verwachten vraag. De	Geen aanpassing.

	De huidige capaciteit van het elektriciteitsnet staat onder druk door niet eenvoudig te beheersen alternatieve elektriciteitsopwekking en grotere belasting door o.a. elektrisch autorijden. Laadpalen stellen extra eisen aan bestaande netten. Dit zal de prijs van geleverde elektriciteit nadelig beïnvloeden. Het is niet onwaarschijnlijk dat het laden van e-auto's een rol gaat spelen in de ballancerende van vraag en aanbod van het openbaar elektriciteitsnet. Dit kan leiden tot een groot voordeel voor particuliere aansluiting omdat de autoaccu als buffer van de eigen energiehuishouding kan dienen en doordat de prijs van elektriciteit afhankelijk wordt van de schommelingen in het net. Ook voor teruglevering. De exploitant van laadpalen moet op dit soort technische ontwikkelingen op termijn kunnen inspelen en kunnen verdisconteren in de -daardoor gemiddeld lagere- prijs van het gebruik. Aan de andere kant is deze ontwikkeling ook onzeker i.v.m. eerder genoemde technologische ontwikkeling en toekomstige uitvoering van (gecentraliseerde) laadsystemen.	netbeheerders zullen grote investeringen in het netwerk moeten plegen. Netbeheerder Liander is een belangrijke partner in de energietransitie. Een van de mogelijke maatregelen is V2G (Vehicle to Grid) en smart charging. In de contracten met exploitanten houden we rekening met de mogelijke invoering van V2G door de techniek hiervoor geschikt te maken. Of en wanneer V2G en/of andere innovaties worden ingevoerd kunnen we nu nog niet zeggen. Over eventuele kostenvoordelen, in relatie tot de te nemen investeringen in het netwerk en de infrastructuur kunnen we nu nog geen uitspraak doen.	
7	a) Als ik kijk in de wijk waar ik woon, De Zilverkamp, dan zie ik dat er nu al een enorm tekort is aan parkeerplaatsen voor auto's. Als hier laadpalen voor elektrische auto's worden geplaatst, dan zal het tekort alleen maar toenemen terwijl de eigenaren van die auto's hun auto's "aan huis" zouden kunnen opladen. Bij appartementen zou wellicht een persoonlijke parkeerplaats een optie zijn om problemen te voorkomen. Wellicht is het een optie om de tankstations uit te bereiden met een parkeerplaats met laadpalen, bezoekers die met hun elektrische auto komen (en een lege accu hebben) parkeren de auto die dag bij het tankstation en lopen het laatste stukje. Tja, elektrische auto's het blijft een uitdaging. b) Misschien inzetten op waterstof als brandstof voor auto's?	Dank voor uw reactie en suggesties. Ad a) Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden, is ons eerste vertrekpunt dat elektrische rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Als gemeente zorgen we voor een basisnetwerk in de publieke ruimte voor rijders die dit niet kunnen. Voor het opstellen van een plankaart voor het basisnetwerk doen we eerst een parkeerdrukonderzoek. De locaties bepalen we aan de hand van dit onderzoek en diverse andere criteria. Of er nu een tekort is aan parkeerplaatsen, zoals u stelt, zal ook uit het parkeerdrukonderzoek blijken. We realiseren ons dat we ons bevinden in een periode waarin vervoer overschakelt van fossiele brandstof naar elektriciteit. Voor een deel gaat het om vervanging, maar het kan extra parkeerdruk	Geen aanpassing.

		betekenen. In deze fase proberen we zo min mogelijk overlast te veroorzaken. Hoe staat beschreven in het parkeerbeleid (pag. 16, maatregelen). Daarbij hebben de elektrische rijders zeker een eigen verantwoordelijkheid in het 'verdelen' van de laadpaal en parkeerplek. Hiermee verwachten we dat een elektrische auto gewoon bij de laadpaal kan staan, zolang hij iemand anders daarmee niet in de weg zit. Als dat lukt is de toename in parkeerdruk minimaal of zelfs niet aanwezig. De elektrische rijder heeft dan alleen meer kans op een vrije plek wat men kan zien als een mooie stimulans om een elektrische auto te kopen. Waar nodig nemen we maatregelen met techniek of handhaving om het onnodig bezet houden van een laadpaal te voorkomen. Binnen 22.00 uur en 08.00 uur mag een elektrische auto, ook als deze volgeladen is blijven staan. Ad b) Waterstof is ook een alternatieve brandstof, maar qua techniek staat het nog in de kinderschoenen. Als de techniek meer ontwikkeld is dan kunnen we ons beleid hierop aanpassen.	
8	Een goede opzet voor het plaatsen van laadpalen. Hard nodig ook. Ik heb de volgende aanbevelingen: 1) Plaats geen snelladers van 50 kw, maar focus op 150 kw of meer zoals <bedrijfsnaam x>. Die hebben de toekomst voor bijv grote winkels. Dat zullen exploitanten ook niet meer gaan aanbieden. 2) Zorg voor minimale noodzakelijke eisen als gemeente om het plaatsingsproces te versnellen. 3) Zorg dat bij nieuwe laders in het centrum van een plaats ook scooters kunnen laden. Scooters worden ook allemaal elektrisch. Grote steden als Berlijn en Parijs hebben het al. Bij het Laadplein bijvoorbeeld. 4) Stem af met netbeheerder Liander voor het Laadplein over load balancing. Hebben ze al ervaring mee. 5) Werk vooral met NL laders in de tender. Echt de beste van de wereld voor alle slow chargers. Vooral	Dank voor uw reactie en aanbevelingen. ad 1) De keuze en plaatsing van snelladers is nog niet voorzien. In deze fase beperken wij ons tot het vaststellen van mogelijke locaties voor snelladers in regionaal verband. Daarbij zullen wij op het moment van plaatsing rekening houden met de op dat moment te verwachten laadbehoefte en de stand van zaken qua techniek en functionaliteit. ad 2) Een plankaart is een van de middelen om het proces te versnellen. Door vooraf locaties te bepalen en daarvoor een verzamelverkeersbesluit te nemen is dit na aanvraag niet meer nodig. Ook helpt het de exploitant en netbeheerder bij het voorbereiden op de uitvoering.	We nemen in nieuwe contractafspraken met de exploitant op dat het streven is dat men ook laadpunten voor elektrische scooters en fietsen aanbiedt (visie - pag. 6 Doelgroepen - Fietsen en pag. 10 Soorten laadpunten).

	producent <bedrijfsnaam y>. Ik ben heel blij met de laadpalen in Gendt. Ga in de tender niet voor de laagste prijs. Dat is duurkoop in laad paal land.	ad 3) De aanbeveling voor elektrische scooters kunnen we als optionele uitbreiding meenemen in het contract met de exploitant. Het betreft het soort laadpaal. ad 4) Voor een eventueel laadplein stemmen we intensief af met CPO en Netbeheerder. Daarbij worden technische afwegingen zoals de eventuele toepassing van load balancing standaard meegenomen. Ad5) Dank voor de suggestie. Of goedkoop duurkoop is kunnen we niet beoordelen. In ons huidige contract met de marktpartij is er een norm voor de "uptime" (= technisch beschikbaar zijn van de paal). Als hier niet aan wordt voldaan is het grond om het contract te ontbinden. De ervaring leert dat de huidige "uptime" 99% is. Dit is een betrouwbare maat voor kwaliteit.	
9	Gaarne plaatsing laadpaal op het parkeerterrein Hof van Gendt te Gendt. Toevoeging uit telefonisch contact: De genoemde locatie is centraal voor vele appartementen en is openbaar parkeerterrein. De huidige paal in het centrum is te ver weg. Men zou wel overwegen een elektrische auto aan te schaffen als er in de buurt al een laadpaal zou zijn.	Met uw reactie en in ons telefoongesprek geeft u aan de beperkende situatie bij appartementen met een centrale openbare parkeerplaats. Uw suggestie is een geschikte locatie op het Hof van Gendt om het opladen voor veel mensen mogelijk te maken, die nu in omliggende appartementen zonder eigen parkeergelegenheid wonen. Het beleid is nu zo dat we niet voor de vraag uit een laadpaal plaatsen. In de basis kan ieder die elektrisch gaat rijden en geen eigen terrein voor parkeren heeft een laadpaal aanvragen. Als u aan dit criterium voldoet hoeft het voor u geen belemmering te zijn voor de aanschaf van een auto. De locatie van de laadpaal ligt in het algemeen in een cirkel van 200 meter rond het adres van de aanvrager. Dit moet zorgen voor een goede verspreiding en dekking met laadpalen. De specifieke locatie kunnen we bij het opstellen van de laadpalenkaart voor toekomstige locaties overwegen. We toetsen deze dan aan de criteria (pag. 12, Uitvoeringsplan en dekkingskaart).	Geen aanpassing in beleid. De mogelijke locatie komt op een lijst om te overwegen bij het opstellen van de plankaart.

10	Wij zijn van mening dat parkeerplaatsen in het blauwe zone gebied, welke bestemd zijn voor elektrische en/of hybride auto's ook onder de blauwe zone tijdsduur van 2 uur zouden moeten vallen. Onze ervaring leert dat deze parkeerplaatsen veelal NIET door bezoekers van het centrum gebruikt worden, maar door bewoners van aangrenzende straten. We constateren zelf dat er dezelfde auto geparkeerd staat van vrijdagmiddag tot maandag morgen. Dit kan niet de bedoeling zijn. Hierop valt moeilijk te handhaven.	Deze maatregel wordt genomen, omdat opladen niet altijd binnen de 2 uur haalbaar is. Ook is de laadpaal bedoeld voor een groter gebied met bewoners en bezoekers van buiten de blauwe zone. Dit komt door het spreiden van laadpalen. Bij zo'n parkeervak, onttrokken aan de blauwe zone, staat het verkeersbord E4 en een onderbord "alleen voor opladen elektrische voertuigen" (pag. 17). Hierop kunnen we handhaven. Immers is aanvullend de maatregel onder handhaving van belang (pag. 18). Dit is in de oude werkwijze niet georganiseerd.	Geen aanpassing. Borgen in de uitvoering door handhaving.
11	Ik heb zelf een laadpaal voor mijn deur gekregen die bestemd was voor de buurman, 4 deuren verderop. Mijn reactie is: 1. plaats de laadpaal voor het huis van de gebruiker die het aanvraagt. En 2. Informeer de mensen die de laadpaal voor de deur krijgen met een schriftelijke kennisgeving op het huisadres. Zodat ze de kans hebben te reageren. Natuurlijk snap ik dat ik het Gemeentenieuws moet scannen op dit soort vergunningen, maar het is een kleine moeite in het kader van 'zorg hebben voor je burgers' om even een brief te sturen. Het voorkomt een hoop ergernis.	Dank u voor uw reactie. Hieruit begrijpen wij dat het u niet voldoende duidelijk is hoe we locaties van laadpalen bepalen. De aanvrager van de laadpaal heeft geen exclusief recht op gebruik van de paal. Een van de uitgangspunten is dat we over het gebied gezien naar een bepaalde dekkingsgraad streven (binnen straal van 200 meter). Ook houden we rekening met o.a. kabels en leidingen in de grond voor het bepalen van de locatie. Dit heeft geleid tot de paal voor uw deur. In het nieuwe beleid bepalen we met de omgeving/wijk/dorp vooraf wat geschikte locaties zijn. Dit zonder dat er al een vraag is voor een laadpaal. Daarna nemen we voor deze locaties een verzamelverkeersbesluit dat ter inzage gaat en waartegen men bezwaar kan maken. Daadwerkelijke plaatsing van laadpalen op deze geplande locaties vindt verspreid in de tijd plaats. Op het moment van plaatsen kondigen we dit aan.	We nemen in de uitvoering op (visie - pag. 12, verkeersbesluit) de volgende tekst op: "Daadwerkelijke plaatsing van laadpalen op deze geplande locaties vindt verspreid in de tijd plaats. Op het moment van plaatsen kondigen we dit aan."
12	Vanuit het perspectief van de netbeheerder Liander wijzen wij u graag op de volgende aandachtspunten: a) Brengt de gemeente de integrale mobiliteitsontwikkeling in kaart en is hiervoor een tijdslijn? b) Er wordt benoemd dat voor nu voornamelijk op	Dank voor uw reactie. We blijven graag in gesprek met u als netbeheerder door de rol die u heeft in de laadinfrastructuur. Ad a en b) In het gemeentelijk mobiliteitsplan komt de integrale mobiliteitsontwikkeling en het stimuleren van duurzame mobiliteit aan bod.	Ad c) Bij plaatsingsstrategie (visie - pag. 10-11) voegen we de volgende tekst toe: "Ook gaan we het vooruit plaatsen van laadpalen, op basis van prognoses en (op een later moment) gebruiksdata, uitwerken in onze contracten met exploitanten."

laadpalen voor personenauto's wordt gericht. Vraag is: wanneer komen die andere segmenten (bijv. logistiek), aan bod? c) Voorspellende plaatsingsstrategie: Jullie kiezen voor het reactief plaatsen van laadinfrastructuur. Het maakbaar maken en het plannen van deze aansluitingen wordt ingewikkelder voor de netbeheerder omdat we hier spreken van "laadpaal volgt auto". Uiteraard is dit een keuze die wij respecteren echter heeft dit niet perse de voorkeur van de netbeheerder. d) Belang slimme plaatsingskeuzes: Het zou mooi zijn als het belang van de netbeheerder in tijd, geld en ruimte wordt benoemd. Ook zou het zoeken naar een combi (slimme keuzes) met bijv. opwek nog genoemd kunnen worden. e) Fysieke ruimte voor uitbreiding netinfra geborgd Ik mis nog een stukje over dat het uitbreiden van netinfrastructuur ook ruimte nodig heeft in de vorm van ondergronds (kabels) en bovengronds (transformatorstations). Met daarbij nog de doorlooptijden van vergunningen etc. om dit gerealiseerd te krijgen	We richten ons nu op de basis voor personenvervoer vanwege de grootste behoefte. Iedere twee jaar kijken we naar de behoefte bij andere doelgroepen, zoals bedrijfsvoertuigen. Ad c) Door de vraag te volgen blijven we slagvaardig in de uitvoering. Bij de mogelijke deelname aan de concessie biedt deze kansen voor het vooruit plaatsen van laadpalen. Het is nog niet bekend of dit haalbaar en betaalbaar is. We onderzoeken deze mogelijkheid. Ad d en e) We onderkennen dat het voor uw organisatie van belang is vroegtijdig betrokken te zijn bij de uitrol van laadpalen. Dat heeft immers invloed op de benodigde netcapaciteit, de planbaarheid van het leggen van kabels enz. En daarmee op investeringen, ruimtegebruik en doorlooptijd. We blijven hierover in gesprek en leveren gewenste informatie. We stellen een plankaart met toekomstige locaties op die hiervoor de basis vormt en werken daarvoor ook met uw organisatie samen. De combinatie met duurzame opwek heeft onze aandacht. Hierover staan voorgaand reacties (zie indiener 6d en 6h). Het laadpalenbeleid vormt als onderdeel van duurzame mobiliteit een link met het beleidskader energietransitie en duurzame opwek.	Ad d en e) In de visie nemen we bij prognose groei (pag. 9) de volgende tekst op: "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." We onderzoeken graag de koppeling met lopende trajecten duurzaamheid en nieuwe initiatieven. Zie toegevoegde tekst bij uitvoeringsmodel: "Initiatieven voor in eigen beheer plaatsen en onderhouden van laadpalen op eigen terrein kunnen zich melden." (visie - pag. 10, Uitvoeringsmodel)
---	--	--