

## Plaatsingsbeleid laadpalen 2021-2035

### 1. Inleiding

Onze strategie voor de uitrol van laadinfrastructuur in onze gemeente hebben we vastgelegd in de Integrale laadvisie Westerwolde 2021-2035. Dit plaatsingsbeleid geeft uitvoering aan de keuzes die we maken over publieke laadinfrastructuur in de laadvisie. Het plaatsingsbeleid richt zich met name op de uitrol van laadinfrastructuur voor personenauto's en helpt de gemeente bij de uitvoering.

Voor personenauto's is op dit moment op veel plaatsen al een grote behoefte aan laadpunten en verwachten we een toename. Voor andere gebruikersgroepen volgen we de ontwikkelingen en als nodig passen we onze visie en plaatsingsbeleid hierop aan. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur snel gaan, actualiseren we ook het plaatsingsbeleid in ieder geval elke twee jaar.

### 2. Voorwaarden voor plaatsing en locaties voor publieke laadpunten

#### 2.1. Plaatsingsvoorwaarden

In de visie is gekozen voor een aanvraag gestuurde uitrolstrategie. Dit betekent dat er geplaatst wordt naar aanleiding van aanvraag van een EV-rijder. Indien er wordt voldaan aan onderstaande criteria, wordt plaatsing van laadinfrastructuur toegestaan:

1. Aantoonbare behoefte door een aanvraag van een bewoner of forens die een elektrisch voertuig in bezit of gebruik heeft dan wel krijgt.
2. De aanvrager (bewoner of forens) beschikt niet over een privéterrein waarop een elektrische auto middels een eigen aan te brengen laadvoorziening kan worden opgeladen.
3. De laadpaal wordt gerealiseerd binnen een loopafstand van circa 250 meter van het adres van de aanvrager.
4. Indien er binnen een loopafstand van circa 250 meter al een Laadlocatie van de Concessiehouder dan wel een andere aanbieder aanwezig is, wordt aan de hand van het gebruik bepaald of een extra laadlocatie noodzakelijk is.

Zoals aangegeven in de laadvisie streven we eveneens een proactieve uitrolstrategie na. We verzoeken de RAL Noord te onderzoeken op welke wijze deze strategie vorm kan worden gegeven. Randvoorwaarden voor plaatsing met behulp van deze strategie volgen daarom op een later moment en zullen worden opgenomen in dit plaatsingsbeleid.

#### 2.2. Locatievoorwaarden

Bij de locatiebepaling van de laadinfrastructuur gaan we uit van de volgende criteria. Deze criteria gelden bij zowel de aanvraag gestuurde plaatsing als de proactieve plaatsing.

- **veiligheid:** de laadkabel mag niet over het trottoir liggen;
- **elektriciteitsnet:** laadpalen worden waar mogelijk binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet) gerealiseerd. Dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn. Daarnaast wordt er rekening gehouden met voldoende ruimte voor de realisatie van ondersteunende hardware bij grotere aansluitingen zoals de trafo en omvormers;
- **bestaand parkeervak:** laadpalen worden waar mogelijk gerealiseerd bij bestaande parkeerplaatsen;
- **concentratie:** het clusteren van laadpalen heeft de voorkeur boven losse laadpalen in de openbare ruimte. Het cluster wordt gerealiseerd op de grotere openbare parkeerplaatsen;
- **belemmering voorkomen:** de minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van laadpunt en bebording minimaal 120 cm bedragen. Ook niet plaatsen op de smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad;
- **monumenten:** plaatsing voor monumenten wordt vermeden, maar kan mogelijk worden gemaakt met maatwerk als er geen alternatieven zijn;
- **beschermd dorpsgezicht:** i.v.m. aantasting van het beschermd dorpsgezicht worden laadpalen niet geplaatst op plekken die zijn aangewezen als beschermd dorpsgezicht. Tenzij hiervoor in de directe omgeving geen andere mogelijkheden zijn gebleken;
- **groene openbare ruimte:** parkeerplaatsen van laadpalen mogen niet ten koste gaan van waardevol groen;
- **voetgangersgebieden:** laadpalen voor elektrische auto's worden niet geplaatst in voetgangersgebieden. Dit betreft gebieden aangeduid met RVV bord G7 (zone);
- **parkeerdruk:** Er wordt geen toestemming voor een oplaadlocatie gegeven in het geval dit onaanvaardbaar is gelet op de verhouding tussen de vraag naar openbare parkeerplaatsen en de hoeveelheid aanwezige openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving van de oplaadlocatie. Uit

oogpunt van de parkeerdruk wordt bij plaatsing van een laadpaal met 2 laadpunten 1 van de 2 laadpunten op het aanwezige onderbord met aanduiding van de betreffende parkeerplaatsen eerst afgekruist. Als uit monitoring van het gebruik van de specifieke laadpaal blijkt dat de laadbehoefte toeneemt kan het afkruisen van dit parkeervak worden opgeheven;

- **bruikbaarheid openbare ruimte:** Er wordt geen toestemming voor een oplaadlocatie gegeven indien plaatsing of gebruik van de laadpaal leidt tot een belemmering van het gebruik van de openbare ruimte (vergelijk Algemene Plaatselijke Verordening art. 2.10);
- **gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen:** De kosten voor het plaatsen van een laadpaal bij een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats op kenteken en/of een parkeerplaats voor vergunninghouders zijn niet voor de gemeente. De reden hiervoor is dat deze laadpaal namelijk niet voor openbaar gebruik is te gebruiken omdat deze parkeerplaats gereserveerd is voor een bepaald voertuig. E.e.a. sluit ook aan bij het *Beleid tot het toekennen en handhaven van Gehandicaptenparkeerplaatsen*. Hierbij is naar economische draagkracht financiële compensatie vanuit de gemeente mogelijk. E.e.a. ter beoordeling aan de gemeente. Om bij bijvoorbeeld verhuizing/opheffing van de gehandicaptenparkeerplaats te borgen dat de geplaatste laadpaal voor openbaar gebruik geschikt is, is aanvrager verplicht deze laadpaal, bij plaatsing in gemeentegrond, af te nemen bij concessiehouder/exploitant in Westerwolde van dat moment;
- **blauwe zone:** Er wordt geen toestemming voor een reguliere oplaadlocatie gegeven in een blauwe zone (parkeerschijfzone). Wel zijn snel laders mogelijk in een blauwe zone;
- **afwijken van voorgestelde locatie:** De gemeente is bij een aanvraag vrij om van de gewenste oplaadlocatie af te wijken en een alternatieve oplaadlocatie aan te wijzen;
- **belemmering uitzicht/verkeersonveiligheid:** Er wordt geen toestemming voor een oplaadlocatie gegeven indien plaatsing of gebruik van de laadpaal leiden tot beperking van het uitzicht van weggebruikers of tot andere mogelijke onveilige verkeerssituaties;
- **niet voor de deur van de aanvrager:** een laadpaal wordt niet op het parkeervak voor de deur van de aanvrager geplaatst, om te voorkomen dat aanvrager en omwonenden het laadpunt ervaren als 'eigen', tenzij er hiervoor in de directe omgeving geen andere mogelijkheden zijn gebleken;
- **gemeentelijke grond:** de ondergrond van de laadpaal is in eigendom van de gemeente;
- **aanrijbeveiliging:** de te plaatsen laadpaal wordt voorzien van een aanrijbeveiliging. De te plaatsen aanrijbeveiliging is voorzien van reflectoren voor een goede zichtbaarheid in het donker.

### 3. Verkeersbesluit

Het verkeersbesluit geeft het parkeervak de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'. In dit vak mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto's die laden. Dat wil zeggen dat de stekker in de laadpaal moet zitten.

We nemen een verkeersbesluit per locatie en duiden het parkeervak aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen. Op een verkeersbesluit zijn we wettelijk verplicht eerst advies van de politie te vragen (art. 24 BABW). Op een verkeersbesluit is volgens de Algemene Wet Bestuursrecht bezwaar/bereep mogelijk.



Foto: voorbeeld bebording bij oplaadpunt voor elektrische voertuigen (Vlagtwedde/Hub De Marke)