

## Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur

Nijverdal, 28 september 2021 Nr. 2021-023595

Burgemeester en wethouders van Hellendoorn;

gelet op de artikelen 4:81 tot en met 4:84 Algemene wet bestuursrecht;

b e s l u i t e n:

I. vast te stellen het

Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur

### 1. Inleiding

#### 1.1. Aanleiding

Om onze klimaatdoelen te halen, is het nodig dat ook ons vervoer verduurzaamt. Elektrisch vervoer draagt hieraan bij. In het regeerakkoord en het Klimaatakkoord staat dat uiterlijk in 2030 alle nieuw verkochte auto's emissievrij moeten zijn. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig voor personenvervoer. Voor Hellendoorn is de prognose 308 laadpunten in 2025, 550 laadpunten in 2030, en 1022 laadpunten in 2035, ten opzichte van circa 80 laadpunten nu. De opgave is echter breder dan personenvervoer. We verwachten ook een toename van het aantal elektrische bussen, doelgroepenvervoer, bestelwagens, trucks, binnenvaartschepen en mobiele werktuigen. Dat vraagt om een forse uitbreiding van het aantal laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk. Een grote opgave die impact heeft op de openbare ruimte en op het elektriciteitsnet. Hoe onze strategie voor laadinfrastructuur eruitziet, hebben we vastgelegd in Integrale laadvisie gemeente Hellendoorn.

We hebben gekozen voor te richten op de volgende gebruikersgroep: personenvervoer. Naast de overstap naar elektrisch vervoer zet onze gemeente in op deelvervoer, onder andere door elektrische deelauto's.

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden is ons eerste uitgangspunt 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. We geven de voorkeur aan het uitvoeringsmodel regionaal concessiemodel wat wil zeggen dat een of meerdere CPO's het exclusieve plaatsingsrecht krijgen voor publieke laadpunten. We sluiten aan bij een concessie van regio Oost-Nederland (provincies Gelderland en Overijssel). In de uitrol kiezen we voor een combinatie van vraaggestuurde/strategische/datagedreven plaatsing.

We vinden het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners krijgen een informerende/raadplegende rol bij de realisatie van publieke laadpunten/pleinen in en nabij woonwijken.

#### 1.2 Doel en scope document

Het plaatsingsbeleid geeft invulling aan de keuzes die in Integrale laadvisie van gemeente Hellendoorn zijn gemaakt. Dit plaatsingsbeleid (in combinatie met de integrale laadvisie) vervangt de Beleidsregel oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Hellendoorn (2015). Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroep personenvervoer (bewoners en bezoekers) en helpt de gemeente bij de uitvoering van andere gebruikersgroepen indien daar vraag naar is. Voor personenvervoer is op dit moment op veel plaatsen al een grote behoefte aan laadpunten en verwachten we een sterke 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 de visie en het plaatsingsbeleid in ieder geval elke vijf jaar.

### 2. Uitwerking beleidskeuzes

#### 2.1 Private, semipublieke, publieke laadpunten

We hanteren het uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Alleen voor EV-rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben, organiseert de gemeente laadvoorzieningen in de publieke ruimte.

#### 2.2 Locaties

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst. De locaties worden op een combinatie van manier(en) bepaald:

*Per individueel verzoek*

Als een verzoek tot bijplaatsen van laadinfrastructuur is goedgekeurd, bepalen we per individueel verzoek wat hiervoor de beste locatie is. Hierbij houden we onder andere rekening met de verderop in het beleid besproken plaatsingscriteria.

*Op basis van plankaart*

We stellen een plankaart op met de locaties voor bij te plaatsen laadinfrastructuur. Deze plankaart gebruiken we om, als een verzoek is goedgekeurd, te bepalen op welke locatie deze wordt geplaatst. Op deze kaart zetten we ook mogelijke strategische locaties.

*Plaatsing beperken*

Er zijn een aantal gebieden waar we de plaatsing van publieke laadinfrastructuur kunnen beperken. Het gaat hierbij om onder andere de volgende gebieden: gebieden met een hoge parkeerdruk, autoluwe zone, gebieden waar laadinfrastructuur het uiterlijk aanzien schaadt. Vooralsnog is dit niet aan de orde.

### 2.3 Soorten laadinfrastructuur

We maken onderscheid tussen reguliere laadpunten en snellaadpunten.

*Reguliere laadpunten*

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten. Deze laadpunten met een vermogen tot 22 kW plaatsen we als losse palen. Ook willen we zo nodig laadpleinen realiseren. Dit heeft binnen onze gemeente de voorkeur bij locaties, zoals bedrijventerreinen, parkeerpleinen bij supermarkten/toeristische trekpleisters en dergelijke.

*Snellaadpunten*

We zoeken voor de plaatsing van snelladers nadrukkelijk de samenwerking met marktpartijen. De belangrijkste redenen hiervoor zijn: het grote(re) ruimtebeslag en de hogere investeringen van snellaadstations. Daardoor kiezen we in eerste instantie voor plaatsing van snelladers op semipublieke locaties. Plaatsing op publieke locaties heeft bij ons de voorkeur op plekken waar al zware aansluitingen zijn, zoals parkeerterreinen bij bedrijven of tankstations, bij taxistandplaatsen / standplaatsen voor doelgroepenvervoer en/of op locaties met veel bezoekers waar de verblijfsduur kort is.

Bij een concrete afweging rond de realisatie van een laadplein en/of snellaadpunt gebruiken we de Handreiking realisatie laadpleinen en de Handreiking snelladen.

### 2.4 Plaatsingsstrategie

Om publieke laadinfrastructuur bij te plaatsen kiezen we voor de volgende procedure[s]:

*Vraaggestuurd*

We kiezen voor vraaggestuurde plaatsing, waarbij bewoners en forenzen een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. Daarna zoeken we een geschikte locatie. We werken samen met marktpartijen die bereid zijn om op basis van aanvragen te investeren in laadinfrastructuur. Daarbij accepteren we dat de doorlooptijden langer zijn dan bij datagedreven plaatsing. We verwachten dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen en monitoren of dit problemen oplevert voor bezoekers.

*Strategisch*

Naast de vraaggestuurde plaatsing/plaatsing op basis van data willen we ook laadpunten kunnen realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen, zoals eventueel een toeristische trekpleister/logistiek knooppunt of standplaats voor doelgroepenvervoer in de gemeente. Daarmee faciliteren we bezoekers van onze gemeente. We verwachten dat voor deze strategische plaatsing een financiële bijdrage van ons nodig is.

*Plaatsing op basis van data*

We gebruiken verschillende databronnen om de behoefte aan laadpunten te voorspellen. Op basis daarvan gaan we laadpunten voor-de-vraag-uit plaatsen. We gaan laadpunten plaatsen op basis van bijvoorbeeld gebruiksdata, wanneer wij voldoende laadpunten in onze gemeente hebben om de behoefte aan laadpunten te kunnen voorspellen. Dit verkort de doorlooptijd, zodat bewoners en forenzen niet onnodig lang op laadmogelijkheden hoeven te wachten. Ook maakt dit de uitrol beter planbaar. We combineren dit met vraaggestuurde plaatsing/strategische plaatsing.

*Plankaart*

Welke locaties geschikt zijn voor laadpalen, leggen we vast in een plankaart. Dit geeft zowel onze organisatie als de netbeheerder houvast en versnelt het proces rond plaatsing. De prognoses van ElaadNL gebruiken we als uitgangspunt. Bij voorkeur maken we gebruik van het aanbod dat NAL-regio Oost Nederland biedt om een plankaart op te stellen. We delen de plankaart met de netbeheerder.

### 2.5 Realisatiecriteria

Bij de realisatie van laadinfrastructuur gelden de volgende criteria:

- *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;
- *belemmering voorkomen*: de goede/normale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van laadpunt en bebording beschikbaar zijn. Ook niet plaatsen op de smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad;
- *monumenten*: plaatsing voor monumenten wordt zoveel mogelijk vermeden, maar kan mogelijk worden gemaakt met maatwerk. Inpassing in straatmeubilair en ondergrondse laadpunten heeft op deze locaties de voorkeur;
- *groene openbare ruimte*: parkeerplaatsen van laadpleinen mogen niet ten koste gaan van bestaande groene openbare ruimte;
- *laadpleinen*: bij laadpleinen kiezen we voor smallere laadpalen, zodat ze minder ruimte innemen. De bijbehorende verdeelkast is wel groter en passen we zo efficiënt mogelijk in;
- *snellaadpunten*: snellaadpunten nemen meer ruimte in beslag dan reguliere laadpalen. Daarom is onze voorkeur voor semipublieke snelladers, zoals tankstations of parkeerplaatsen van supermarkten.

### 3. Participatie

De gemeente Hellendoorn vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners informeren we bij de uitrol realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken.

Voor wijken met bijvoorbeeld een hoge parkeerdruk en bij plaatsing van een laadplein kiezen we ervoor om inwoners nauwer te betrekken, namelijk door het raadplegen van de bewoners in de nabijheid van de te plaatsen laadinfrastructuur.

#### *Informeren*

Nadat we de locatie voor het laadpunt hebben bepaald, nemen we een verkeersbesluit dat wordt gepubliceerd in het digitale Gemeenteblad. Inwoners kunnen bezwaar maken op het verkeersbesluit, waarna we de locatie heroverwegen.

Om inwoners goed te informeren over de voorgenomen plaatsing van de laadpaal gaan we bewoners informeren over het nemen van verkeersbesluiten, mogelijkheid van bezwaar, waar deze te vinden zijn en dergelijke op de gemeentelijke website en/of op de gemeente-pagina van de huis-aan-huisblad.

#### *Raadplegen*

Bovenop de acties onder 'Informeren' gaan we voor individuele laadpalen indien nodig en bij plaatsing van laadpleinen bewoners raadplegen. We halen reacties op bij inwoners en andere langhebbenden ten aanzien van de voorgestelde laadlocatie(s). Dit doen we via een persoonlijk bericht of op de gemeentelijke website en/of op de gemeente-pagina van de huis-aan-huisblad.

### 4. 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.

#### *Verkeersbesluit per locatie*

We nemen een verkeersbesluit per locatie en duiden in eerste instantie één parkeervak aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen. Indien het gebruik van de laadpaal het nodig maakt, wordt ook een tweede vak gereserveerd (indien er 2 laadpunten bij de laadpaal beschikbaar zijn).

#### *Verzamelbesluit voor meerdere locaties*

We nemen een verzamelbesluit voor meerdere locaties, indien de vraag naar laadinfrastructuur explosief toeneemt of indien we gaan werken met plaatsing op basis van de plankaart of indien de consessie dit eist, en duiden de parkeervakken aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen. Ook hierbij wordt er per laadpaal in eerste instantie één parkeervak gereserveerd. Indien het gebruik van de laadpaal het nodig maakt, wordt ook een tweede vak gereserveerd (indien er 2 laadpunten bij de laadpaal beschikbaar zijn).

#### *Verkeersbesluit laadpleinen*

Bij laadpleinen kiezen we ervoor om niet alle parkeervakken direct te bestemmen voor elektrische voertuigen. We nemen een verkeersbesluit voor de helft van de parkeervakken en monitoren het gebruik. Hoe intensiever de laadpunten worden gebruikt, hoe meer parkeervakken we bestemmen voor elektrisch vervoer.

II. in te trekken zijn besluit van 20 oktober 2014, nr. 14INT04690.

III. te bepalen dat dit besluit in werking treedt op de dag, volgende op die van zijn bekendmaking.

Burgemeester en wethouders van Hellendoorn,  
de secretaris, de burgemeester,