

Plaatsingsbeleid gemeente Oost Gelre

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 Oost Gelre is de prognose 120 laadpalen in 2025, 215 laadpalen in 2030, en 395 laadpalen in 2035, ten opzichte van ongeveer 30 laadpalen in de huidige situatie. De opgave is echter breder dan personenvervoer. We verwachten ook een toename van het aantal elektrische bussen, doelgroepenvervoer, bestelwagens, trucks 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. Welke richting we op willen met onze laadinfrastructuur hebben we vastgelegd in de integrale laadvisie.

In de integrale laadvisie zijn een aantal strategische keuzes gemaakt:

- **Type laadinfra**
Om de druk op de openbare ruimte te beperken, kiezen we ervoor de strategische lijn van het Rijk te volgen. Dit wordt ook wel de 'ladder van laden' genoemd, wat inhoudt dat e-rijders op privaat terrein laden indien mogelijk. E-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten.
- **Soort laadpunten**
We kiezen ervoor om laadinfrastructuur te clusteren op parkeerterreinen nabij het centrum van Lichtenvoorde en Groenlo. In de woonwijken worden de laadpalen meer verspreid geplaatst, alleen in dien mogelijk worden laadpalen hier ook geclusterd geplaatst. Snelladen wordt in regionaal verband opgepakt.
- **Uitvoeringsmodel**
We kiezen ervoor om aan te haken op de regionale concessie van de provincies Gelderland en Overijssel. In de concessie streven we naar het afnemen van betaalbare, duurzame, groene stroom en het kunnen aanbieden van laadpalen die geen afbreuk doen aan de beeldkwaliteit van Oost Gelre. Daarnaast willen we openstaan voor innovaties bij laadpalen, zoals het integreren van laadpunten in lichtmasten.
- **Plaatsingsstrategie**
We kiezen voor een hybride aanpak. In de basis wordt vraaggestuurd geplaatst, maar dit wordt binnen de budgetkaders zoveel mogelijk uitgebreid met strategische laadpalen op locaties waar er extra uitdagingen spelen in de openbare ruimte. Bijvoorbeeld bij een zwembad.
- **Participatie**
We kiezen ervoor om inwoners te informeren en te raadplegen bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken. Daarnaast laten we een plankaart opstellen die op detailniveau inzicht geeft in de geografische ontwikkeling van de laadbehoefte. Deze kaart wordt gebruikt in de communicatie met dorps-/wijkverenigingen, inwoners en/of ondernemers.

1.2 Doel en scope document

Het plaatsingsbeleid geeft invulling aan de keuzes die in de Integrale laadvisie zijn gemaakt. Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroepen personenvervoer (bewoners, bezoekers recreatief, bezoekers werk en fiets) en helpt de gemeente bij de uitvoering van het voorzien in laadinfrastructuur voor doelgroepenvervoer, taxi's, openbaar vervoer en lichte logistieke voertuigen.

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, brengen we elke twee jaar de ontwikkelingen op een aantal terreinen in beeld. Op basis daarvan bepalen we of, en zo ja in welke mate het plaatsingsbeleid herijkt dient te worden. We bekijken hierbij ten minste de volgende terreinen:

- Technische ontwikkelingen;

- Prognoses van benodigde laadinfrastructuur;
- Vraag vanuit ontbrekende doelgroepen;
- Gebruik van laadpalen;
- Aanwezigheid van particuliere laadvoorzieningen in de openbare ruimte;
- Wenselijkheid van precariobelasting;
- Veiligheid.

2 Juridisch kader

2.1 Vergunning APV

Voor het plaatsen van voorwerpen op of aan de weg is grond van art. 2:10 A APV een vergunning nodig van het college van burgemeester en wethouders. Het plaatsen van oplaadpalen of andere oplaadinfrastructuur wordt geacht te vallen onder 'het is verboden zonder vergunning van het college de weg of een weggedeelte anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan'.

2.2 Verkeersbesluit

Indien een locatie op de plankaart is opgenomen, wordt hier een verkeersbesluit voor genomen medio 2022. Een nieuwe locatie wordt apart besloten. Wanneer het college bereid is vergunning te verlenen voor het plaatsen van een oplaadpaal of andere oplaadinfrastructuur op of aan de weg, dan ligt het voor de hand dat het college de parkeerplaats(en) bij de oplaadvoorziening ook aanwijst als parkeerplaats voor alléén het opladen van elektrische voertuigen. Het college van burgemeester en wethouders kan hiertoe op grond van art. 18 Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) jo. Art. 12 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) een verkeersbesluit nemen. De manier van bebording is opgenomen als bijlage I.

2.3 Overige vergunningen/ontheffingen

Voor het aansluiten van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op het bestaande elektriciteitsnetwerk moet de concessiehouder de aansluiting aanvragen via www.aansluitingen.nl.

3 Uitwerking beleidskeuzes

3.1 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.

Om ervoor te zorgen dat iedere inwoner toegang heeft tot een passende laadoplossing zetten we in op de volgende maatregelen:

- Aanvragen voor openbare laadpalen afkomstig van binnen de grachten plaatsen we zoveel mogelijk geclusterd op parkeerterreinen.
- In woonwijken worden publieke laadpalen geplaatst op bestaande parkeerplaatsen:
 - Maximaal aanvaardbare loopafstand: 250 meter;
 - Eén parkeerplek reserveren per aanvraag bij hoge parkeerdruk (95-100%);
 - Laadpaal wordt geplaatst op een strategische locatie (voor iedereen toegankelijk).
- Volgens de ladder van laden heeft laden in parkeergarages de voorkeur ten opzichte van laden in de openbare ruimte. Zeker als bijvoorbeeld bewoners van appartementencomplexen al beschikken over een eigen parkeerplaats. De gemeente staat daarom geen laadpalen toe in de openbare ruimte ten behoeve van VvE's met eigen parkeergelegenheid en de mogelijkheid om een laadpaal te plaatsen.

3.2 Locaties

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst. De locaties worden op de volgende manieren 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 gesproken plaatsingscriteria;
- **Strategische locaties**
Om te kunnen beschikken over voldoende dekkend laadnetwerk, worden ook 10 laadpalen per jaar op een strategische locatie geplaatst. Denk hierbij aan grote parkeerterreinen bij de centra, een nieuwe sporthal of bijvoorbeeld bij grotere nieuwbouwlocaties.

3.3 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;
- **Laadpleinen**
Ook willen we laadpleinen realiseren. Dit heeft binnen onze gemeente de voorkeur op de eerder genoemde strategische locaties in paragraaf 3.2. Bij werkzaamheden aan deze locaties wordt deze wens meegenomen en wordt de ondergrondse infrastructuur in orde gemaakt;
- **Snellaadpunten**
We zien voor onze gemeente nog geen directe noodzaak voor snellaadpunten. Wel kunnen snel-laadpunten een toevoeging of vervanging zijn van de reguliere laadpunten. Snelladers zijn met name gericht op (boven)regionaal verkeer en worden daarom in regionaal verband opgepakt.

3.4 Plaatsingsstrategie

Om publieke laadinfrastructuur bij te plaatsen kiezen we voor de volgende procedures:

- **Vraaggestuurd**
We kiezen voor vraaggestuurde plaatsing, waarbij bewoners en forenzen een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. Daarna zoeken we een geschikte locatie op de plankaart. Om ervoor te zorgen dat de doorlooptijden kort blijven, passen we een aantal methoden toe om het proces zo efficiënt mogelijk in te richten:
 - **Standaardiseren verkeersbesluit**
Hierdoor zijn bij het opstellen slechts kleine aanpassingen benodigd en neemt het opstellen hiervan minder tijd in beslag;
 - **Verzamelen meerdere laadpaallocaties in één verkeersbesluit**
Voor meerdere (clusters van) laadpalen kan er één verzamelbesluit worden genomen voor al deze laadpalen;
 - **Beschikbaar stellen van informatie via (social) mediakanalen**
Hierdoor zijn inwoners en bezoekers beter op de hoogte van het huidige netwerk aan laadpalen, de mogelijkheden voor het aanvragen van een nieuwe openbare laadpaal en de toekomstplannen, waardoor een groot deel van de vragen wordt voorkomen.
- **Strategisch**
Naast de vraaggestuurde plaatsing willen we ook laadpunten kunnen realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen. Daarmee faciliteren we bezoekers van onze gemeente.
- **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. We maken gebruik van het aanbod dat NAL-regio Oost-Nederland om een plankaart op te stellen. We delen de plankaart met de netbeheerder. Daarnaast wordt voor de locaties op de plankaart een verzamelverkeersbesluit gepubliceerd, dit om de realisatietermijn te verkorten.

3.5 Realisatiecriteria

Bij de realisatie van laadinfrastructuur gelden de volgende criteria:

- **Veiligheid:** De laadkabel mag niet over het trottoir liggen of in de lucht hangen in de openbare ruimte;
- **Verkeersveiligheid:** Laadpalen worden zodanig geplaatst dat de verkeersveiligheid gewaarborgd is. De laadpaal mag bijvoorbeeld verkeerdeelnemers niet het zicht ontnemen. Ook het gebruik van de laadpaal mag (de doorstroming van) het overige verkeer niet hinderen;
- **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;
- **Vormgevingseisen:** Met betrekking tot de vormgeving stellen wij momenteel geen aanvullende eisen, maar volgen we de regionale concessie. Daarin kunnen dergelijke eisen worden opgenomen. Wel streven we naar een ingetogen inpassing, zie ook het criterium verderop;
- **Bestaand parkeervak:** Laadpalen worden gerealiseerd bij bestaande parkeerplaatsen;

- **Doorgaande looproute:** De minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van de laadpaal en bebording minimaal 90 cm bedragen. De laadpaal mag niet geplaatst worden op een smalle uitstapstrook tussen een langspaarkeervak en een fietspad;
- **Groene openbare ruimte:** Parkeerplaatsen van laadpleinen mogen niet ten koste gaan van bestaand groen in de openbare ruimte;
- **Bomen:** In de buurt van bomen dient de werkwijze van de poster 'werken rondom bomen' van normeninstituut Bomen gevolgd te worden;
- **Ingetogen inpassing:** Laadpalen worden op een ingetogen, onopvallende manier ingepast in de openbare ruimte. Plaatsing bij prominente en zichtbare plekken wordt vermeden en laadpalen worden bij de minst prominente gevel gepositioneerd, bijvoorbeeld ter hoogte van blinde gevels;
- **Staat van onderhoud:** Na plaatsing van de laadpaal is goed onderhoud vereist evenals onmiddellijk herstel of vervanging van beschadigde of vernielde voorzieningen (o.a. naar aanleiding van overlast en/of een melding);
- **Herstel en verwijderen laadpalen:** Laadpalen die naar het oordeel van gemeente Oost Gelre verwaarloosd zijn, van onvoldoende kwaliteit zijn of niet meer gebruikt worden, moeten binnen de daarbij aangegeven termijn worden hersteld ofwel verwijderd. Gebeurt dit niet, dan zal de voorziening door de gemeente verwijderd worden, ten laste van de aanbieder.

3.6 Procedure

- Een aanvraag voor een publieke laadpaal wordt ingediend bij de concessiehouder, een link is te vinden op de website van de gemeente;
- De concessiehouder toetst de aanvraag op volledigheid en aan de toetsingscriteria;
- De concessiehouder verzoekt de gemeente akkoord te gaan met het bijplaatsen van een publieke laadpaal;
- De gemeente controleert de aanvraag en geeft toestemming voor het bijplaatsen:
 - In het geval van een locatie op de plankaart wordt een verzamel verkeersbesluit genomen, de concessiehouder krijgt digitaal akkoord op het voorstel;
 - Indien de locatie niet in de plankaart is opgenomen, wordt apart een verkeersbesluit gepubliceerd voor het reserveren van parkeervakken;
- De concessiehouder plaatst de laadpaal en bebording op de oplaadlocatie. Het eventueel aanbrengen van markering wordt door de gemeente uitgevoerd.

4 Participatie

De gemeente Oost Gelre vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Er wordt daarom een plankaart opgesteld die op detailniveau inzicht geeft in de geografische ontwikkeling van de behoefte naar openbare laadpalen. Hiermee wordt de opgave (per wijk) dus inzichtelijk gemaakt. Dit praktische instrument wordt gebruikt in de communicatie met wijkraden, inwoners en/of ondernemers.

De plankaart geeft een verwachting van de laadbehoefte weer, maar pas wanneer een aanvraag voor een laadpaal gedaan is wordt een laadpaal geplaatst.

- **Informeren**
We informeren bewoners bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken. Nadat we de locatie voor het laadpunt hebben bepaald, nemen we ook een verkeersbesluit dat wordt gepubliceerd in het Gemeenteblad (voorheen Staatscourant), de Elna en de Groenlose Gids. Inwoners kunnen bezwaar maken op het verkeersbesluit, waarna we de locatie heroverwegen.
- **Raadplegen en adviseren**
Inwoners hebben de mogelijkheid een reactie te geven op de voorgestelde locaties voor laadpalen op de plankaart. Deze reacties worden gebruikt bij het vaststellen van een specifieke locatie voor de laadpaal.

5 Aanvullende informatie

5.1 Toetsingscriteria

- De gebruiker dient te beschikken over een elektrische auto en dient dit aan te tonen door middel van een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst;
- De gebruiker woont of werkt minimaal 18 uur per week in de gemeente Oost Gelre;

- De gebruiker beschikt niet over een parkeerplaats op eigen terrein. Onder eigen terrein vallen ook (VVE) parkeerplaatsen en/of de (verplichte) mogelijkheid tot het huren/kopen van een parkeerplaats in combinatie met appartement of op terrein bij de werkgever;
- Er wordt alleen medewerking verleend als er geen openbaar laadpunt aanwezig of in procedure is binnen een loopafstand van 250 meter. Bij een oplaadlocatie met een bezettingsgraad >50% kan hiervan worden afgeweken;
- Als er meerdere afgewezen verzoeken in een buurt zijn, kan dit een overweging zijn om alsnog een oplaadlocatie in deze buurt voor te stellen. Dit kan bijvoorbeeld bij meerdere verzoeken waarvan de elektrische auto niet voldoet aan het minimale elektrische bereik van 45 km;
- Voor elektrische deelauto's kan het college aanvullende criteria opstellen.

5.2 Maximum aantal oplaadpunten

Per elektrische auto kan maximaal één verzoek tot het plaatsen van een publieke laadpaal worden ingediend.

5.3 Dubbele laadvoorziening

Een oplaadlocatie wordt bij voorkeur voorzien van een dubbele laadvoorziening (ook bij een enkele gebruiker). Hiermee kunnen twee elektrische auto's gelijktijdig worden opgeladen. Per oplaadlocatie wijst de gemeente twee parkeerplaatsen aan voor het laden van elektrische auto's. In uitzonderlijke gevallen kan de gemeente één parkeerplaats aanwijzen voor het opladen.

5.4 Handhaving

Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Het juiste gebruik is: als een elektrische auto met de kabel aangesloten is op het oplaadpunt. Daarnaast wordt ook gehandhaafd op het fiscaal regime, parkeervergunning, blauwe zone en andere restricties die voor alle bestuurders van motorvoertuigen gelden.

Bijlage I bebording van laadlocaties

Voor het aanduiden van de gereserveerde parkeerplaatsen worden het verkeersbord E4 met onderbord (uit RVV 1990 – bijlage 1; zie figuren 1) geplaatst. Bij twee gereserveerde plekken wordt de paal met bebording op de scheiding van beide parkeervakken geplaatst en wordt onderbord OB-504 toegevoegd (zie figuur 2). In sommige gevallen wordt in eerste instantie slechts één van de twee parkeervakken gereserveerd voor het opladen van elektrische voertuigen. In dat geval wordt de paal met bebording ook op de scheiding van beide parkeervakken geplaatst en wordt OB-504 geplaatst met één pijl, wijzend naar het betreffende parkeervak.



Figuur 1: E04 met onderbord



Figuur 2: OB-504