

## Plaatsingsbeleid publieke laadpalen – personenvervoer – gemeente Almelo

### Hoofdstuk 1 Inleiding

#### 1.1 Aanleiding

Om onze klimaatdoelen te halen is het nodig dat ook ons vervoer verduurzaamt. Elektrisch vervoer, verder EV, draagt hieraan bij. In 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 de gemeente Almelo is de prognose 530 publieke laadpunten in 2025, 942 laadpunten in 2030, en 1678 laadpunten in 2035, ten opzichte van 63 laadpunten nu.

NB. Er is onderscheid in de termen laadpaal en laadpunt. Eén laadpaal heeft één of meerdere laadpunten. In Almelo worden overwegend palen geplaatst met twee oplaadpunten.

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. Het is belangrijk te bepalen hoe onze strategie voor laadinfrastructuur er uitziet. Dit heeft invloed op de fysieke omgeving in de stad, zeker ook de binnenstad als meest compacte deel van Almelo met veel dubbel-functies in de ruimte. Dit moet in samenhang worden bekeken met de ontwikkeling van de binnenstad. Feitelijk betekent het ook een uitwerking van duurzame mobiliteit in Almelo, waar het elektrisch vervoer onderdeel van uit maakt. Zo een integrale visie op de laadinfrastructuur wordt in 2022 opgesteld. Tot die tijd werken we aan het plaatsen van publieke laadpalen voor personenvervoer op basis van dit concrete plaatsingsbeleid.

#### 1.2 Doel en scope document

Doel van dit document is inzicht te geven in de strategie en wijze van uitvoering rond de plaatsing van publieke laadpalen. Het document is gebaseerd op een format dat wordt gehanteerd binnen de provincies Overijssel en Gelderland, het samenwerkingsverband Gelderland Overijssel- Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (GO-RAL).

Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroep **personenvervoer** (bewoners en bezoekers). Op dit moment beperken we ons tot deze gebruikersgroep. In de nog op te stellen laadpalenvisie kijken we breder naar andere gebruikersgroepen, bijvoorbeeld vrachtwagens.

Voor personenvervoer is op dit moment op veel plaatsen al een toenemende behoefte aan laadpunten en verwachten we een verdere toename. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur snel gaan, actualiseren we het plaatsingsbeleid in ieder geval elke twee jaar.

### Hoofdstuk 2 Uitwerking beleidskeuzes

#### 2.1 Private, semipublieke en 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. Dit wordt bij de concrete aanvraag beoordeeld.

Om het gebruik van laadpalen op privaat en semipubliek terrein maximaal te benutten en daarmee de druk op de openbare ruimte zoveel mogelijk te ontzien, zet de gemeente in op de volgende maatregelen:

- *We onderzoeken welke drempels om private en semipublieke laadpunten te realiseren er zijn en welke stimuleringsmaatregelen we kunnen nemen om deze drempels weg te nemen.*
- *We zoeken de samenwerking met aanbieders van semipublieke laadpunten. Denk bijvoorbeeld aan openstelling van deze punten buiten kantooruren of bij sportscholen.*

#### 2.2 Locaties

De gemeente bepaalt waar de publieke laadinfrastructuur komt te staan. De locaties worden op de volgende manier bepaald:

*A. Per individueel verzoek (paal volgt aanvraag)*

Als wij een verzoek tot (bij)plaatsen van laadinfrastructuur ontvangen, bepalen we per individueel verzoek wat hiervoor de beste locatie is. Hierbij houden we onder andere rekening met de verderop in het beleid genoemde plaatsingscriteria (zie paragraaf 2.5).

en

*B. Op basis van een plankaart (pro actieve locaties)*

Om te kunnen beschikken over een voldoende dekkend laadnetwerk, hebben we een aantal plekken vooraf aangewezen waar uit eigen beweging laadinfrastructuur wordt (bij)geplaatst; dus zonder een concrete aanvraag. Binnen de regionale samenwerking hebben we afspraken gemaakt hoeveel palen dat jaarlijks zijn. Voor Almelo bedraagt dit aantal 22 laadpalen per jaar. Een geschikte locatie is bijvoorbeeld vlak bij een kantoorlocatie, om zo het elektrisch rijden te stimuleren. Deze plankaart wordt ook gebruikt voor de beoordeling van een individuele aanvraag.

### **2.3 Soorten laadinfrastructuur**

We maken onderscheid tussen reguliere laadpunten en snellaadpunten.

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten. Eén laadpaal bestaat uit 2 oplaadpunten. Deze laadpunten met een vermogen tot 22 kW plaatsen we als losse palen en niet in pleinen. Wij doen mee aan de regionale aanbesteding voor de concessie voor het plaatsen van openbare laadpalen. Dat betekent, dat er in principe alleen openbare laadpalen worden geplaatst door de concessiehouder en conform de afspraken uit de concessie. Er wordt met groene stroom geladen. De huidige concessie loopt tot juli 2022.

Wij staan op zich positief tegenover snelladen, met name op locaties bij supermarkten, sportlocaties of wijkcentra. Snelladers (> 50 kW) nemen overigens wel meer ruimte in beslag. Zij vallen buiten de concessie. Onze actieve rol richt zich dan ook op de reguliere laadpalen. We willen wel met marktpartijen in gesprek over semipublieke snelladers, zoals bij tankstations of supermarkten. Dit betrekken we bij het opstellen van de plankaart.

*Innovatie en doorontwikkeling*

Naast het laden via de inmiddels bekende laadpalen komen ook andere vormen van laden in beeld, zoals draadloos laden, de integratie van laadpunten in andere objecten, het clusteren van laadpunten en bi-directioneel (vehicle-to-anything) laden. Dit zijn innovaties die getest moeten worden in de openbare ruimte voor wat betreft ruimtelijke inpassing, (maatschappelijke) kosten en gebruiksgemak. Hiermee kunnen ze op termijn de ontwikkeling van het elektrisch rijden bevorderen en economische spin-off genereren. Deze ontwikkelingen maken dat Almelo enigszins terughoudend is in het volop plaatsen van reguliere laadpalen. Vooral de integratie in andere objecten (zoals lichtmasten) heeft onze belangstelling. Binnen de kaders van de concessie staan wij open voor experimenten.

### **2.4 Plaatsingsstrategie**

Om publieke laadinfrastructuur (bij) te plaatsen kiezen we voor de volgende hoofdaanpak: We combineren de vraaggestuurde plaatsing (= op aanvraag) met plaatsing voor de vraag uit, op basis van voorspelling (= pro actieve locaties).

Daarnaast zijn in de concessie afspraken gemaakt over het bijplaatsen van laadpalen als het verbruik voldoende hoog is: 5000 kWh per laadpaal op jaarbasis en 4 of meer unieke gebruikers voor een periode van 6 maanden. Deze afspraken komen wij na.

We willen ook laadpunten realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen. We faciliteren daarmee ook de bezoekers van onze stad, bijvoorbeeld op langparkeerterreinen of in de parkeergarages. Het kan zijn dat deze locaties minder rendabel zijn. We kunnen als gemeente dan zelf een verzoek doen voor een laadpaal. Wij betalen daar eenmalig een bedrag voor (1500 euro ex BTW). Hier gaan we terughoudend mee om.

Het is de kunst te balanceren tussen het voldoen aan de huidige vraag versus de ontwikkelingen op lange termijn. We weten niet of de laadpaal van nu wel de infrastructuur is die we over 10 jaar nodig hebben. Denk aan de ontwikkeling van thuisaccu's, actieradius van de auto's of het gebruik van waterstof. We proberen daarom te voldoen aan de vraag, maar ook flexibel te blijven in de uitvoering. We doen dat bijvoorbeeld door niet in hoog tempo laadpalen te plaatsen, maar meer in balans te zijn met de vraag. Ofwel, ons hoofduitgangspunt blijft 'aanbod op vraag' en niet zozeer 'vraag creëren door aanbod'.

Welke locaties geschikt zijn voor laadpalen, leggen we vast in een plankaart. Dit geeft zowel onze organisatie, de inwoner als de netbeheerder houvast en versnelt het proces rond plaatsing. De prognoses van ElaadNL gebruiken we als richting. We houden daarbij wel de realiteit in de gaten, om zodoende niet onnodig een claim te leggen op de beschikbare parkeerruimte in de stad. NAL-regio Oost stelt een basis plankaart voor ons op. We delen de plankaart met de netbeheerder en onze inwoners kunnen hier hun reactie op geven. Dit gebeurt in de eerste helft van 2022.

## 2.5 Plaatsingscriteria

Bij de plaatsing van laadpalen gebruiken we de volgende criteria:

- **Nabij 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;
- **Op een bestaand parkeervak:** laadpalen worden in principe gerealiseerd op bestaande parkeerplaatsen. We kijken wel naar nabije alternatieven, bijvoorbeeld extra parkeerruimte realiseren, en zo geen onnodig verlies van parkeerruimte te krijgen. Dit wegen we af tegen de eveneens geldende klimaatdoelstelling minder verharding te willen. Dit zal maatwerk per locatie zijn.
- **Passend bij parkeerdruk:** het belang van het kunnen laden wordt afgewogen tegen het belang van voldoende parkeerruimte. Bij een laadpaal mag je niet parkeren als de auto niet wordt geladen. Dat betekent dat het plaatsen van een laadpaal de beschikbare parkeerruimte in eerste instantie vermindert. We willen zoveel mogelijk voorkomen dat daardoor een tekort aan parkeerplaatsen en daardoor parkeeroverlast ontstaat. Dit vraagt om een zorgvuldige afweging van aantal palen en de locatie daarvan. Als het aandeel elektrische auto's in het wagenpark in de buurt toeneemt, verdwijnt dit effect langzamerhand. De elektrificatie leidt immers op zich niet tot toename van het aantal auto's in een buurt. Een mogelijkheid die we daarbij overwegen is het gebruik van venstertijden voor het laden.
- **Openbaar karakter:** bij voorkeur wordt een laadpaal niet op het parkeervak voor de deur van de aanvrager geplaatst, om te voorkomen dat aanvrager en omwonenden het laadpunt ervaren als 'eigen'. En communiceren hi
- **Dekkend voor de stad:** hiervoor wordt de plankaart gebruikt en de al bestaande laadpalen.
- **Maximale loopafstand:** we hanteren een afstand van circa 250 meter vanaf de aanvrager, maar dit is geen hard getal. Locatieomstandigheden kunnen maken dat we juist dichterbij of verder weg plaatsen;
- **Locatie is in beheer en eigendom van gemeente Almelo:** publieke laadpalen staan in principe in de openbare ruimte en daarmee op locaties die in beheer zijn van de gemeente Almelo.
- **In principe niet in een beschermd stadsgezicht:** een laadpaal zal door de regel niet passen in een beschermd stadsgezicht. Daarom staan wij dat in principe niet toe.
- **Binnen bebouwde kom:** de betreffende weg is gelegen binnen de bebouwde kom met het oog op de rendabelheid.

## 2.6 Privaat verlengde aansluitpunten

Wij krijgen regelmatig het verzoek van mensen die zelf willen laden vanuit hun huis, maar daar zelf geen ruimte voor hebben. Voor de veiligheid zien wij liever geen kabels over het trottoir liggen. Toch hebben wij ook begrip voor de particulier die zonnepanelen plaatst en daarmee zijn eigen auto wil opladen. Ook als diegene geen eigen oprit of parkeergelegenheid heeft. Dat betekent, dat wij losse stroomkabels niet zonder meer verbieden. Wel zijn wij hier terughoudend in vanwege de veiligheid van de trottoirgebruiker. Ofwel: we staan dit toe, maar onder de volgende voorwaarden:

- Aanwezigheid van zonnepanelen op het dak en
- Het gebruik van een rubber mat (of vergelijkbaar) over de kabel, dit onder verantwoordelijkheid van de lader. We brengen de APV hier mee in overeenstemming en communiceren dit.

Wij zijn geen voorstander van kabelgoten in de bestrating. Op een enkele locatie hebben wij dit uitgeprobeerd. De kabel is op zich mooi weggewerkt, maar het geeft geen flexibiliteit in de parkeermogelijkheden. Het werkt daarmee een 'claimgedrag' van de lader in de hand ten opzichte van de openbare laadplek. Dit vinden wij niet gewenst. Dit geldt overigens ook bij het gebruik van een kabel over het trottoir, een private lader heeft daardoor geen recht op een eigen plek.

## Hoofdstuk 3 Participatie

We vinden het belangrijk dat inwoners geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. We raadplegen de inwoners, samen met de wijkregisseurs, bij het opstellen van de plankaart beschreven in paragraaf 2.4. De wijze waarop (enquête, QR code voor mogelijke locatie, bijeenkomst, platform etc.) is per buurt verschillend.

In gesprek met de wijk inventariseren we waar de behoefte ligt aan laadpunten. Ook krijgen we in beeld wat de buurtbewoners een geschikte locatie, of juist niet, vinden. We halen reacties op bij inwoners

ten aanzien van de voorgestelde laadlocatie(s). De gemeente besluit uiteindelijk waar de laadpaal daadwerkelijk komt.

#### **Inspraak**

De wijze van inspraak verschilt of een laadpaal wel of niet op aanvraag wordt geplaatst.

#### *Besluit op aanvraag:*

Nadat we de locatie voor het aangevraagde laadpunt hebben bepaald, nemen we een verkeersbesluit dat wordt gepubliceerd in het digitale gemeenteblad. Aanvrager of inwoners kunnen bezwaar maken op het verkeersbesluit, waarna we de locatie heroverwegen.

Om inwoners te informeren over de voorgenomen plaatsing van de laadpaal kondigen we het verkeersbesluit ook aan in het Almelo's Weekblad. Omdat de kring van belanghebbenden bij deze publieke voorziening niet goed kan worden afgeperkt, worden omwonenden niet huis aan huis geïnformeerd.

#### *Plankaart:*

Waar mogelijk nemen we een verzamelverkeersbesluit voor meerdere locaties tegelijk in een buurt. Dit gebeurt op basis van de plankaart. Inwoners kunnen hun reactie geven op het ontwerp van dit verkeersbesluit.

### **Hoofdstuk 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 ook daadwerkelijk laden. Dat wil zeggen dat de stekker in de laadpaal en auto moet zitten en er geladen moet worden. Eén laadpaal heeft 2 oplaadpunten en dus geldt het verkeersbesluit ook voor 2 parkeervakken. Het betekent ook, dat het vak zijn karakter als reguliere parkeerplaats verliest. Deze belangen kunnen botsen en daarom kiezen wij er in gebieden met hoge parkeerdruk voor om tijdelijk één van de oplaadvakken ook te gebruiken als reguliere parkeerplaats. De pijl is dan afgeplakt met een gemeentesticker (zie paragraaf 5). Binnen de concessie zijn afspraken gemaakt over het verbruik dat de paal moet hebben voordat het afplakken weer ongedaan moet worden gemaakt (5000 kWh op jaarbasis).

Klachten over verkeerd gebruik van een laadlocatie kunnen bij de gemeente gemeld worden. Wij bekijken dan of de markering of bebording verbeterd kan worden en delen het signaal met de toezichhouders.

### **Hoofdstuk 5 Bebording en markering laadlocatie**

Een laadlocatie wordt standaard voorzien met een bord E4 van bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 met onderbord "alleen voor opladen elektrische voertuigen" en daaronder 2 plaatsingspijlen (naar links en naar rechts). Als een pijl wordt afgeplakt gebeurt dat met een sticker. De sticker voert het logo van de gemeente Almelo.



---

## Hoofdstuk 6 Laden in een parkeerreguleringsgebied

### 6.1 Betaald parkeren gebied

Om het elektrisch rijden te stimuleren, is overwogen om het laden vrij te stellen van het parkeertarief. Maar omdat hier het zogenaamde laadpaalkleven mee in de hand wordt gewerkt, kiezen we er voor opladers gewoon te laten betalen voor het parkeren zoals iedere andere parkeerder in dit gebied. Het voorkomt ook lastige handhavingsdiscussies op straat, zoals per wanneer dan een kaartje getrokken moest worden.

Dus: naast betalen voor het laden moet ook betaald worden voor het parkeren.

### 6.2 Gebied met parkeerschijf (blauwe zone)

In een blauwe zone mag maar 1 uur worden geparkeerd. Dit is vaak te kort voor het laden. Bewoners, of bezoek van bewoners, kunnen via de al bestaande regelingen langer staan om te laden. Inwoners die net buiten de blauwe zone wonen kunnen een RVV-ontheffing kopen om bij een bepaalde laadpaal langer te mogen staan gedurende het opladen.

*Vastgesteld door het college van B&W op 21 december 2021*