

## Plaatsingsbeleid Laadpalen in Maasdriel

### 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 Maasdriel is de prognose dat er 100 publieke laadpalen nodig zijn in 2025, 245 publieke laadpalen in 2030, en 450 publieke laadpalen in 2035, ten opzichte van de 12 publieke laadpalen nu. Een publieke laadpaal beschikt over twee laadpunten. Dat vraagt om een forse uitbreiding van het aantal laadpalen 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 de Integrale laadvisie.

We hebben gekozen voor een combinatie aanpak waar we proactief publieke laadpalen gaan plaatsen en waar EV-rijders een aanvraag kunnen indienen voor een laadpunt. Voor de uitvoering is een samenwerkingsovereenkomst gesloten met de Provincie Overijssel en deel te nemen aan de concessie publieke laadinfrastructuur Gelderland-Overijssel.

#### 1.2 Doel en scope document

Het plaatsingsbeleid geeft invulling aan de keuzes die in de Integrale laadvisie van de gemeente Maasdriel zijn gemaakt. Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroep personenvervoer (bewoners en bezoekers) en helpt de gemeente bij de uitvoering. 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 monitoren we de uitvoering en, actualiseren we het plaatsingsbeleid na drie jaar of zoveel eerder als mogelijk.

### 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 (veilige) mogelijkheid voor hebben, organiseert de gemeente laadvoorzieningen in de publieke ruimte.

#### 2.2 Locaties

We stellen in samenspraak met de inwoners, een plankaart op met voorkeurslocaties voor laadpalen in de hele gemeente. Deze plankaart gebruiken we om, als een verzoek is goedgekeurd, te bepalen op welke locatie deze wordt geplaatst. Ook kiezen we uit deze plankaart de jaarlijks pro-actief te plaatsen palen. Dit geeft zowel onze gemeente als de netbeheerder houvast en versnelt het proces rondom plaatsing. We geven in deze kaart ook gebieden aan waarbij de plaatsing van laadpalen niet gewenst is en houden bij het opstellen ook rekening met bijzondere waarden zoals bijvoorbeeld monumentale waarden en bijzonder gebruik van een gebied zoals voor markten of evenementen.

#### 2.3 Soorten laadinfrastructuur

We zien voor onze gemeente een actieve rol weggelegd in de uitrol van reguliere laadpunten. Deze laadpunten met een vermogen tot 22 kW worden geplaatst als losse palen. Wij zien voor onze gemeente op dit moment geen actieve rol weggelegd in de uitrol van snellaadpunten of laadpleinen.

#### 2.4 Plaatsingsstrategie

Om publieke laadinfrastructuur bij te plaatsen kiezen we voor een combinatie van vraaggestuurd plaatsen, proactief plaatsen en plaatsing op basis van gebruikersdata.

#### *Vraaggestuurde plaatsing*

We kiezen voor vraaggestuurde plaatsing, waarbij inwoners een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. Een inwoner komt in aanmerking voor een publieke laadpaal als er binnen 250 meter loopafstand van het woonadres nog geen publieke laadvoorziening is. Op basis van de plankaart zoeken we na een aanvraag naar een geschikte locatie.

### **Plaatsing op basis van gebruiksdata**

We beschikken over gebruiksdata van de openbare laadpalen die in de afgelopen jaren zijn geplaatst in Maasdriel. Deze gebruiksdata laat zien of een laadpaal veelvuldig wordt gebruikt. Indien dit het geval is bij een laadpaal waarbij al twee parkeerplaatsen zijn bestemd, dan bieden we de marktpartij waarmee we samenwerken de optie om een extra laadpaal te plaatsen, indien mogelijk. De locatie wordt bepaald op basis van de plankaart.

### **Proactieve plaatsing**

Om de verwachte groei in de vraag naar laadpalen tegemoet te komen willen we 30%<sup>1</sup> van de verwachte groei jaarlijks proactief plaatsen (dat wil zeggen voor de vraag uit). We benutten deze laadpalen om te zorgen voor een dekkend netwerk van publieke laadpalen in onze gemeente. De locaties voor deze proactieve laadpalen worden jaarlijks bepaald op basis van gewenste locaties op de plankaart. Daarbij wordt de volgende voorkeursvolgorde gehanteerd:

1. *In kernen waar nog geen publieke laadvoorziening is*  
Met de proactief te plaatsen laadpalen kunnen we zorgen voor een dekkend netwerk van publieke laadvoorzieningen voor de hele gemeente, m.a.w. in alle kernen. Daar hebben onze inwoners baat bij, maar ook hun bezoekers.
2. *Bij maatschappelijke, strategische locaties*  
Bezoekers van culturele, maatschappelijke of sportaccommodaties verblijven er over het algemeen een langere periode en hebben er baat bij om hun auto in de tussentijd op te laden. We benutten de proactief te plaatsen laadpalen om maatschappelijke voorzieningen een oplaadmogelijkheid te bieden.
3. *Bij locaties waar we een vraag verwachten*  
Tot slot is het mogelijk dat we de proactieve laadpalen plaatsen op locaties waarvan we verwachten (op basis van gebruiksdata of andere signalen) dat er op korte termijn een aanvraag binnen komt. We gaan slechts over op deze mogelijkheid als er vanuit de voorgaande categorieën geen gewenste locaties voor het plaatsen van proactieve laadpalen naar voren komt.
4. *Bij op te leveren nieuwbouwlocaties*  
De laatste stap in het opleveren van nieuwbouwlocaties is de aanleg van de openbare ruimte. Door laadpalen hier voor de vraag uit te plaatsen, kan de realisatie van de laadpaal mee worden genomen in de planning van de aanleg van de openbare ruimte. Hiermee voorkomen we dat de straat in een korte periode twee keer opengebroken wordt en dat inwoners van de nieuwbouwwijk langere periode moeten wachten voordat een laadpaal gerealiseerd wordt. Daarbij gelden de gebruikelijke voorwaarden, er moet geen mogelijkheid zijn om eigen terrein een laadpaal te realiseren en er is binnen 250 meter loopafstand geen andere publieke laadpaal.

### **2.5 Realisatiecriteria**

Bij de realisatie van laadinfrastructuur gelden de volgende criteria:

- **veiligheid:** de laadkabel mag niet over het trottoir liggen. We plaatsen geen laadpalen in parkeergarages en ontmoedigen het plaatsen van laadpalen in private parkeergarages. Indien een aanvrager een eigen parkeermogelijkheid heeft in een parkeergarage, behandelen we de aanvraag alsof de aanvrager geen mogelijkheid heeft tot het realiseren van een laadpunt op privaat terrein;
- **elektriciteitsnet:** laadpalen worden zo dicht mogelijk, maar maximaal 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. Hiermee voorkomen we dat een laadpaal met één of twee nieuwe parkeervlakken ten koste gaat van de (groene) openbare ruimte. Bij herinrichtingen kan dit criteria worden overwogen;
- **niet voor de deur van de aanvrager:** 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';
- **toegankelijkheid:** na plaatsing van de laadpaal blijft de openbare ruimte goed toegankelijk. Dat betekent dat het trottoir toegankelijk moet blijven en we plaatsing op smalle stroken naast fietspaden voorkomen. De voorkeur gaat uit naar plaatsing bij haaksparkeervakken;
- **behoud van dubbelfuncties:** een laadpaal wordt niet geplaatst op parkeerlocaties die een meervoudige functie kennen (bijvoorbeeld weekmarkt, evenement, etc.) omdat deze de op- en afbouw vermoelijkken.

### **3. Participatie**

We vinden het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Op basis van de uitgangspunten in de laadvisie en de criteria in het plaatsingsbeleid stellen we een

1) De komende jaren (2022-2025) komt het naar verwachting neer op acht laadpalen per jaar.

---

plankaart op met voorgestelde laadlocaties. Inwoners krijgen inspraak bij de realisatie van publieke laadpalen. Dit betekent dat we inwoners bij het opstellen van plankaarten vragen om te reageren op de voorgenomen locaties voor laadpalen en om suggesties aan te dragen. We maken de plankaarten hiervoor digitaal beschikbaar. Vanuit het oogpunt van algemeen belang behouden we de mogelijkheid om suggesties beargumenteerd niet over te nemen.

#### **4. Verkeersbesluit**

Het verkeersbesluit wijst het parkeervak aan voor 'opladen van elektrische voertuigen'. In dit vak mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto's die laden.

We nemen een verkeersbesluit per locatie voor de laadpalen die op aanvraag worden geplaatst. Dit verkeersbesluit omvat twee parkeervakken bij de laadpaal, maar we duiden in eerste instantie één parkeervak per laadpaal aan voor het opladen van elektrische voertuigen. Indien uit de gebruiksdata blijkt dat de laadpaal intensief<sup>2</sup> wordt gebruikt, gaan we ook over tot het duiden van het tweede vak voor het opladen van elektrische voertuigen.

Voor de proactief te plaatsen laadpalen nemen we jaarlijks een verzamelbesluit. Daarin nemen we alle locaties op waarbij in dat jaar een laadpaal wordt geplaatst. Ook hiervoor geldt dat we in eerste instantie één parkeervak per laadpaal duiden voor het opladen van elektrische voertuigen, tenzij er op voorhand aanwijzingen zijn dat beiden parkeervakken opstellen noodzakelijk is.

---

2) Onder intensief gebruik verstaan we een gebruik van meer dan 45.000 Kwh per laadpaal per jaar.

## Bijlage I Begrippenlijst

### Laadpaal

Fysiek object met meestal één of twee laadpunten.

### Laadpunt

De elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker wordt aangesloten. Reguliere laadpalen beschikken meestal over twee laadpunten. Een laadpunt kan ook verwerkt zijn in bijvoorbeeld een muurbox of lichtmast.

### Laadplein

Een laadplein bestaat uit meer dan twee laadpunten voor elektrische voertuigen die een gedeelde net-aansluiting hebben (bij publieke laadpalen) of die op een gedeelde groep achter de meter zitten.

### Laadpunt voor regulier laden

Laadpunt met een vermogen van hoogstens 22kW.

### Laadpunt voor snel laden

Laadpunt met een vermogen hoger dan 22 kW.

### Kortparkeerladen

Snelladen aan het begin van de snellaadrange wordt 'kortparkeerladen' genoemd. Deze laad palen worden vaak geplaatst op plekken waar de EV-rijder het laden kan combineren met een andere activiteit, zoals winkelen of vergaderen.

### Ultrasnelladen

Snelladen aan de bovenkant van de range wordt ook wel ultrasnelladen of 'Ultra Fast Charging' (UFC) genoemd. Hierbij gaat het om laadvermogens van meer dan 150kW. Deze laadvermogens zijn gewenst voor zwaardere voertuigen.

### Slim laden

Brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Minimaal betekent dit dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog.

### Publiek toegankelijk laadpunt

Een laadpunt voor een elektrisch voertuig dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten. Hieronder vallen de openbare laadpalen zoals wij die de afgelopen jaren op gemeentegrond gerealiseerd hebben.

### Semipubliek toegankelijk laadpunt

Een laadpunt dat is opengesteld voor publiek op een private locatie. Bijvoorbeeld bij parkeergarages of tankstations. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn.

### Privaat laadpunt

Een laadpunt op eigen terrein. Een privaat laadpunt is bedoeld voor privé gebruik.

### Laadpaalkleven

Het onnodig bezet houden van een elektrisch laadpunt door een elektrische auto.

### Social charging app

App waarbij EV-rijders het gebruik van laadpunten in de buurt met elkaar afstemmen. Deelnemers laten bijvoorbeeld in de app weten hoe lang ze nog moeten laden.

### Batterij elektrisch voertuig (BEV)

Volledig elektrisch voertuig, waarbij een brandstofmotor ontbreekt. Dit in tegenstelling tot een Plug-In Hybride Elektrisch Voertuig (PHEV).

### Charge Point Operator (CPO)

De CPO is verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en exploitatie van laadpalen.

### NAL-regio's

Zes samenwerkingsregio's die zijn voortgekomen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Gemeenten werken binnen deze regio's samen met de provincie en met de netbeheerder.

### Zero-emissielogistiek (ZE-logistiek)

Zonder uitstoot van schadelijke stoffen goederen verplaatsen voor bijvoorbeeld bouw, retail, afval, horeca, en e-commerce. Voertuigen rijden op elektriciteit of waterstof.

### Zero-emissiezones (ZE-zones)

Zones waarbinnen geen logistieke voertuigen mogen komen die emissies uitstoten.