

Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur openbare ruimte 2022

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Aalten;

Besluit:

vast te stellen het plaatsingsbeleid laadinfrastructuur openbare ruimte 2022.

en in te trekken: de Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Aalten van 2016.

Inhoudsopgave

1. Inleiding
- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Doel en scope document
2. Uitwerking beleidskeuzes
- 2.1 Private, semipublieke laadpunten
- 2.2 Locaties
- 2.3 Soorten laadinfrastructuur
- 2.4 Plaatsingsstrategie

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Om onze klimaatdoelen te halen is het nodig dat ook ons vervoer verduurzaamt. In de gemeente Aalten conformeren we ons aan de stevige ambitie die is afgesproken in de regionale thematafel Mobiliteit en Bereikbaarheid; in 2030 is er energieneutraal, betaalbaar en betrouwbaar vervoer voor iedereen die zich vanuit, naar en door de Achterhoek wil verplaatsen. Investeren in goede laadinfrastructuur zorgt voor optimale bereikbaarheid, voor inwoners van de gemeente, maar ook voor toeristen. 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 de gemeente Aalten is de prognose 161 publieke laadpunten in 2025, 346 publieke laadpunten in 2030, en 587 publieke laadpunten in 2035, ten opzichte van 62 publieke laadpunten nu. 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. Hoe onze strategie voor laadinfrastructuur eruitziet, hebben we vastgelegd in deze beleidsnota. We hebben hierin keuzes vastgelegd ten aanzien van:

- Privaat, semipubliek en publiek (de ladder van het laden)
- Inzet laadpleinen
- Inzet snellaadpunten
- Uitvoeringsmodel
- Bewonersparticipatie

1.2 Doel en scope document

Het plaatsingsbeleid geeft invulling aan de keuzes die in de "Laadvisie gemeente Aalten" uit 2021 van de gemeente Aalten zijn gemaakt. Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroep personenvervoer (bewoners en bezoekers) en doelgroepenvervoer en helpt de gemeente bij de uitvoering hiervan.

Voor personenvervoer is er op dit moment op veel plaatsen al een grote behoefte aan laadpunten en in de toekomst 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 twee jaar wanneer de ontwikkelingen daar toe aanleiding geven

2. Uitwerking beleidskeuzes

2.1 Private, semipublieke laadpunten

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

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 stimuleren het openstellen van private laadpunten voor andere gebruikers, daar waar parkeerplaatsen op private terreinen beschikbaar zijn.

2.2 Locaties

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst. De locaties worden op de volgende manier gecombineerd bepaald.

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. In de plankaart is al rekening gehouden met het beschermde stadsgezicht.

Plaatsing beperken

Er is een aantal gebieden waar we de plaatsing van publieke laadinfrastructuur beperken. Het gaat hierbij om het historische centrum van Bredevoort, het beschermd dorpsgezicht van Aalten en kenmerkende en historische panden in Aalten en Dinxperlo. Vanwege de karakteristieke en authentieke uitstraling worden deze locaties vooralsnog niet benut voor het plaatsen van laadpalen. Wel worden in de nabijheid van deze gebieden locaties aangewezen, zodat inwoners van en bezoekers aan de historische centra hun voertuigen kunnen opladen.

Definitieve locatie laadinfrastructuur

De laadpalen/-infrastructuur worden bij voorkeur geplaatst op strategische zichtlocaties in de nabijheid van de woningen/bedrijven van potentiële gebruikers. De voorkeur gaat uit naar centrale, goed bereikbare plekken in de wijken, zoals langs wijkontsluitingswegen of doorgaande wegen. Bij het toetsen van de laadpalen/-infrastructuur in het straatbeeld kan de gemeente bijvoorbeeld kijken naar beschermde stads- en dorpsgezichten.

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. Deze laadpalen worden waar mogelijk geclusterd gerealiseerd. Dat betekent, indien mogelijk, twee laadpalen bij elkaar. Dit voorkomt in de toekomst zoekverkeer en de elektrische rijder heeft een grotere kans dat er een plek vrij is bij een laadpunt.

Snellaadpunten

De gemeente Aalten pakt snelladen in regionaal verband op. Momenteel zijn er nog geen snelladers in de regio Achterhoek. Daarom zetten we in op de realisatie van snellaadpunten op strategische locaties in de regio. Hierbij zoeken we vroegtijdig afstemming met de gemeenten in de regio en de netbeheerder, aangezien snellaadpunten een zwaardere netaansluiting nodig hebben. Daarnaast wordt er gekeken naar standplaatsen/taxistandplaatsen voor doelgroepenvervoer.

2.4 Plaatsingsstrategie

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 de concessiehouder die bereid zijn om op basis van aanvragen te investeren in laadinfrastructuur. Daarbij accepteren we dat de doorlooptijden langer zijn dan bij dat gedreven plaatsing. We verwachten dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen en monitoren of dit problemen oplevert voor bezoekers.

Proactieve plaatsing en strategische plaatsing

Naast de vraaggestuurde plaatsing willen we ook laadpunten kunnen realiseren op plekken waar bewoners bijvoorbeeld geen aanvraag kunnen doen, zoals parkeerterreinen rondom de centra van Aalten, Dinxperlo en Bredevoort, standplaatsen voor doelgroepenvervoer en andere locaties waar een vraag naar laadpalen wordt verwacht.

Deze laadpalen worden proactief geplaatst op basis van de plankaart. In deze categorie wordt een deel van de jaarlijkse prognose (9 laadpalen voor de gemeente Aalten) kosteloos geplaatst door de concessiehouder.



siehouder. Door strategisch en proactief te plaatsen hebben wij als gemeente meer controle over de openbare ruimte.

1. 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 per buurt van ElaadNL gebruiken we als uitgangspunt.
2. De gemeente Aalten maakt gebruik van het aanbod die vanuit de GO-ral is gedaan om een plankaart op te stellen. Deze plankaart wordt ook gedeeld met de netbeheerder

Plaatsing op basis van gebruiksdata

De concessiehouder is bereid laadpalen bij te plaatsen wanneer uit de laadbehoefte blijkt dat hier vraag naar is. We gaan laadpunten plaatsen op basis van deze gebruiksdata. Dit verkort de doorlooptijd, zodat bewoners en forenzen niet onnodig lang op laadmogelijkheden hoeven te wachten. Ook maakt dit de uitrol beter planbaar. We gaan dit de komende jaren combineren met een vraaggestuurde plaatsing en de strategische plaatsing van laadpalen.

2.5 Realisatiecriteria

De aanvrager dient aan te tonen dat er op de gewenste locatie daadwerkelijk behoefte bestaat bij (potentiële) gebruikers om een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg aan te leggen. Er wordt door het college geen medewerking verleend wanneer potentiële gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuig(en) op eigen terrein te (laten) parkeren en op te laden.

Bij de realisatie van laadinfrastructuur gelden de volgende criteria:

- De desbetreffende ondergrond dient in eigendom van de gemeente te zijn;
- De locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur moet voldoende vindbaar en zichtbaar zijn.
- 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 graafwerkzaamheden
- 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 altijd de voorkeur boven losse laadpalen in de openbare ruimte.
- Belemmering voorkomen: de minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing
- Van laadpunt en bebording minimaal 90 cm bedragen. 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.
- 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';
- Niet plaatsen in winkelstraten.
- In gebieden waar een vergunninghouderzone of blauwe zone of andere beperking is ingevoerd, geldt deze beperking onverminderd ook voor de parkeerplaatsen die gereserveerd zijn voor het opladen van elektrische voertuigen.

3. Participatie

De gemeente Aalten vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. In het participatieproces zijn er diverse verschillende rollen die de gemeente kan vervullen. Inwoners krijgen een adviserende rol bij de realisatie van de proactief te plaatsen laadpunten.

De gemeente Aalten laat een plankaart opstellen op basis van de prognoses van de Elaad Outlooks.

Op deze plankaart worden de prognoses inzichtelijk gemaakt. Dit is een praktische tool om in te zetten richting de communicatie richting bewoners. We vragen inwoners om te reageren op de plankaart voor laadpunten die dat jaar proactief worden geplaatst. De gemeente Aalten behoudt de mogelijkheid om beargumenteerd af te wijken van de voorstellen van bewoners.

Informeren

- Nadat we de locatie voor het laadpunt hebben bepaald, nemen we een verkeersbesluit dat wordt gepubliceerd in de Staatscourant. Inwoners kunnen bezwaar maken op het verkeersbesluit, waarna we de locatie heroverwegen.
- Om inwoners goed te informeren over de voorgenomen plaatsing van de laadpaal kondigen we het verkeersbesluit ook aan op de gemeentelijke website en in de huis-aan-huisbladen.



- Om inwoners goed te informeren over de voorgenomen plaatsing van de laadpaal versturen we direct omwonenden een brief om hen te attenderen op het gepubliceerde verkeersbesluit en de mogelijkheid om bezwaar te maken

Raadplegen (proactieve plaatsing)

- We halen reacties op bij inwoners ten aanzien van de voorgestelde laadlocatie(s). Dit doen we door de plankaart online beschikbaar te stellen. Dit gebeurt jaarlijks. Bewoners krijgen de mogelijkheid om in te spreken op de proactief te plaatsen laadpalen.

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 het parkeervak aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen. Dit geldt voor de laadpalen op aanvraag.

Verzamelbesluit voor meerdere locaties

We nemen een verzamelbesluit voor meerdere locaties en duiden de parkeervakken aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen. Het verzamel verkeersbesluit wordt genomen voor de jaarlijks proactief te plaatsen laadpalen.

Verkeersbesluit laadpleinen

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

Aldus besloten in de vergadering van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Aalten gehouden op 15 februari 2022

De secretaris,

A.J.M. Gildhuis

De burgemeester,

A.B. Stapelkamp