

Beleidsregels plaatsing laadinfrastructuur gemeente Wijchen 2023

Inhoudsopgave

Artikel 1 – Inleiding

Artikel 2 – Uitwerking beleidskeuzes

Artikel 3 – Participatie

Artikel 4 – Besluitvorming

Artikel 5 – Inwerkingtreding

Artikel 6 – Citeertitel

Bijlage 1 – Plaatsing individuele laadpalen bij haaksparkeervakken en langsparkeervakken

Artikel 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Om onze klimaatdoelen te halen is het nodig dat ook ons vervoer verduurzaamt. De transitie naar schoon (elektrisch) vervoer, die naar verwachting de komende jaren versnelt, draagt door de CO₂-reductie en verbetering van de luchtkwaliteit 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 worden dat batterij-elektrische auto's. Een essentieel onderdeel van de transitie naar elektrisch vervoer is de verdere uitrol van laadinfrastructuur. Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig voor personenvervoer. Het betreft een grote opgave die impact heeft op de openbare ruimte en op het elektriciteitsnet.

Welke richting de gemeente op wil met laadinfrastructuur is eerder vastgelegd in de 'beleidsstrategie elektrisch rijden gemeente Wijchen' van 11 mei 2021. De beleidsstrategie (zaaknummer Z/21/61735) is door de gemeenteraad vastgesteld op 24 juni 2021.

Dit plaatsingsbeleid beschrijft hoe de verdere uitrol van laadinfrastructuur in de gemeente Wijchen tot stand komt.

De beleidsregels plaatsing laadinfrastructuur gemeente Wijchen 2023 worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

1.2 Doel en scope beleidsregels

Deze beleidsregels geven invulling aan de keuzes die in de beleidsstrategie 'elektrisch rijden' van de gemeente Wijchen zijn gemaakt, en worden hierin verder uitgewerkt. Het plaatsingsbeleid richt zich in eerste instantie uitsluitend op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroep particuliere rijders (inwoners en bezoekers). Onder particuliere rijders is op dit moment immers al een grote behoefte aan laadpunten en wordt een sterke toename verwacht.

Voor bedrijventerreinen wordt een apart traject doorlopen. Via GO-RAL loopt er een onderzoek naar de beste manier om inzichtelijk te maken wat de laadvraag op bedrijventerreinen is en kijkt men naar het ontwikkelen van plankaarten voor de logistieke sector. Vandaar dat deze doelgroep niet terugkomt in de beleidsregels.

Voor andere gebruikersgroepen volgt de gemeente de ontwikkelingen en indien nodig wordt het plaatsingsbeleid hierop aangepast. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur snel gaan, kan dit aanleiding zijn om het plaatsingsbeleid te herzien en daar waar aanpassingen door te voeren.

1.3 Definities

- a **Elektrische voertuigen (EV)** – Een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c van de Wegenverkeerwet 1994 dat bij de RDW staat geregistreerd als auto en geheel of gedeeltelijk

- door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij (mede) kan worden opgeladen door middel van een oplaadpunt;
- b **EV-rijders** – Particulieren die in het bezit zijn van een elektrisch voertuig;
 - c **Laadinfrastructuur** – Het geheel van oplaadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen;
 - d **Laadpunt** – Een openbare of private laadvoorziening voor een elektrisch voertuig;
 - e **Laadpaal** – Een openbare toegankelijke, reguliere laadvoorziening in de vorm van een paal, inclusief alle daarbij behorende en achterliggende installaties, met tenminste twee aansluitingen/laadpunten en die het mogelijk maakt om twee elektrische voertuigen gelijktijdig op te laden;
 - f **Opladen** – Het gedurende een aaneengesloten periode opladen van een elektrisch voertuig bij een openbaar toegankelijke laadpaal;
 - g **Aanvrager** – Een toekomstige gebruiker van een laadpaal, die beschikt over (of op korte termijn aantoonbaar de beschikking krijgt over) een elektrisch voertuig en in de gemeente Wijchen woont of werkt;
 - h **Gebruiker** – Een bestuurder van een elektrisch voertuig die gebruik maakt van een openbaar toegankelijke laadpaal om dit voertuig op te laden;
 - i **GO-RAL** – Gelders-Overijsselse Regionale Aanpak Laadinfrastructuur; het samenwerkingsverband waarbinnen de concessie is vastgelegd.
 - j **College** – Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Wijchen.
 - k **Concessiehouder** – het bedrijf dat de exclusiviteit heeft met betrekking tot het plaatsen van laadpalen. Het gaat hier om publieke AC laadpalen met een netaansluiting van maximaal 3x35A, rechtstreeks aangesloten op het openbare elektriciteitsnet.

1.4 Toepasselijkheid

Deze beleidsregel is alleen van toepassing op laadinfrastructuur in de openbare ruimte en op of aan de openbare weg.

1.5 Publiek- en privaatrecht

De in deze beleidsregel beschreven privaatrechtelijke (rechts)handelingen bevatten geen resultaatsverplichting. De publiekrechtelijke verantwoordelijkheid van de gemeente kan tot gevolg hebben dat de gemeente publiekrechtelijke (rechts)handelingen verricht die niet in het voordeel zijn van de aard en strekking van de in deze beleidsregel bedoelde privaatrechtelijke verplichtingen. De gemeente is niet aansprakelijk voor de daaruit voortvloeiende schade

Artikel 2 Uitwerking beleidskeuzes

2.1 Private, semipublieke, openbare laadpunten

We hanteren het uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Alleen voor EV-rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben, kunnen bij de concessiehouder een openbaar laadpunt aanvragen.

Deze beleidsregels gelden niet voor het plaatsen voor private en semipublieke laadpunten.

2.2 Locaties

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

- a **Per individueel verzoek** – Als een verzoek tot plaatsen van laadinfrastructuur is goedgekeurd, bepaalt de gemeente per individueel verzoek wat hiervoor de beste locatie is. Hierbij wordt onder andere rekening gehouden met de plaatsingscriteria zoals die in de artikelen 2.4 t/m 2.6 zijn opgenomen. De (twee) gereserveerde parkeervakken worden geen privéparkeerplaats voor de gebruiker die een verzoek heeft ingediend. Iedereen met een EV mag zijn of haar voertuig hier parkeren om deze op te laden.
- b **Op basis van plankaart** – De concessiehouder heeft (in overleg met de gemeente) geschikte locaties voor laadpalen aangegeven. Deze zijn opgenomen in een plankaart. Dit geeft de gemeente, de concessiehouder en de netbeheerder houvast en versnelt het proces rond de plaatsing. Door het plaatsen van laadpalen op deze locaties, realiseren we uiteindelijk een dekkend netwerk. De gemeente gebruikt deze plankaart voor het bepalen van de gewenste locatie voor zowel vraag gestuurde als proactieve laadpalen. Er kan van de locaties op de plankaart afgeweken worden.
- c **Plaatsing beperken** – De gemeente plaatst bij voorkeur geen nieuwe laadpalen op de volgende locaties:
 - 1. *In de blauwe zone* – Het plaatsen van laadpalen op parkeerplaatsen waar alleen kort geparkeerd mag worden is niet gewenst omdat een elektrische auto op zo'n plaats niet lang genoeg kan staan om zijn accu volledig op te laden. Voor potentiële gebruikers is zo'n laadpaal

daardoor minder interessant, en daardoor wordt deze minder goed gebruikt. Bij voorkeur wordt gezocht naar een parkeerplaats (net) buiten de blauwe zone. Als dit niet mogelijk is, kan besloten worden om de betreffende parkeerplaatsen uit het blauwe zone regime onttrokken worden.

Een uitzondering hierop zijn snelladers. Deze worden bij voorkeur wel in een blauwe zone geplaatst.

2. *In parkeergarages* – Het realiseren van laadpalen in parkeergarages is in verband met (brand)veiligheid niet gewenst, daarom plaatsen wij hier geen laadpalen. In deze gevallen heeft de gemeente de mogelijkheid om in de openbare ruimte (buiten de parkeergarage) een proactieve laadpaal te plaatsen.

2.3 Soorten laadinfrastructuur

We maken onderscheid tussen reguliere laadpunten, laadpleinen en snellaadpunten:

- a **Reguliere laadpunten** – De gemeente faciliteert in de uitrol van reguliere publieke laadpunten. Deze laadpunten met een vermogen tot 22 kW worden als losse palen geplaatst.
- b **Laadpleinen** – Onder een laadplein verstaan wij een clustering van meerdere (minimaal 5) oplaadpalen, waarbij bij voorkeur ook voorzieningen aanwezig zijn voor het voor en na transport. Binnen de gemeente zijn dergelijke laadpleinen nog niet aanwezig. Bij nieuwbouwwijken en werkzaamheden aan bestaande parkeerterreinen zal onderzocht worden of het realiseren van een laadplein tot de mogelijkheid behoort.
- c **Snellaadpunten** – De gemeente heeft op dit moment geen actieve rol bij het plaatsen van snellaadpunten. Als er een extern verzoek komt, dan beoordeelt de gemeente deze separaat. Bij voorkeur wordt een locatie bij een bestaande laadinfrastructuur gezocht. Zodat gebruikers de keuze hebben tussen regulier laden, of snelladen. Door de grotere verkeersaantrekkende werking van snellaadpunten, worden deze niet in woonwijken geplaatst.

2.4 Plaatsingsstrategie

De gemeente Wijchen kiest voor een plaatsingsstrategie waarbij zowel vraag gestuurd als proactief wordt geplaatst.

- a **Vraag gestuurd** – De gemeente kiest enerzijds voor vraag gestuurde plaatsing, waarbij bewoners en forenzen een aanvraag kunnen indienen voor een publieke laadpaal. Als de aanvraag aan de voorwaarden van artikel 2.5 voldoet, stelt de concessiehouder een locatie voor, die vervolgens door de gemeente wordt getoetst. Voor elke aanvraag stelt het college een apart verkeersbesluit op, waarbij de keuze voor de laadpaallocatie goed wordt onderbouwd.
- b **Proactief** – Naast de vraag gestuurde plaatsing realiseert de gemeente ook laadpalen op locaties waar nog geen concrete aanvraag voor is gedaan, maar waar er (in de nabije toekomst) wel een laadbehoefte wordt verwacht. Met behulp van de plankaart schat de gemeente in waar deze laadbehoefte gaat ontstaan en anticipeert hierop. In de regionale concessie is vastgelegd dat de gemeente elk jaar tien van dit soort proactieve laadpalen moet plaatsen.

2.5 Plaatsingscriteria

Bij de realisatie van laadinfrastructuur gelden een aantal criteria. Nieuwe laadinfrastructuur dient in ieder geval aan de volgende criteria te voldoen:

- a **Locatie** – Locaties voor nieuwe laadpalen in de openbare ruimte liggen op grond en eigendom van de gemeente Wijchen.
- b **Kenmerken aanvrager** – Een aanvraag moet voldoen aan de volgende eisen, wil deze in behandeling genomen worden.
 1. De aanvrager beschikt over, of krijgt aantoonbaar op korte termijn de beschikking, over een elektrische auto;
 2. De aanvrager woont of werkt in de gemeente Wijchen;
 3. De aanvrager heeft geen mogelijkheid om een laadpunt op eigen terrein te realiseren;
 4. Er zijn geen openbare laadpalen beschikbaar binnen 250 meter loopafstand van het adres waarvoor de laadpaal aangevraagd wordt, of deze worden al intensief gebruikt (geprognooseerd of werkelijk verbruik van meer dan 5.000 kWh per laadpaal over een periode van één jaar).
 5. Als de aanvrager in het bezit is van een gehandicapten parkeerplaats op kenteken, zullen de twee naastliggende parkeerplaatsen gereserveerd worden voor het opladen van elektrische voertuigen. Als dit niet mogelijk is, zal naar een maatwerkoplossing gezocht worden.
- c **Laadkabel** – Een particuliere laadkabel mag niet op, onder of over het trottoir liggen.
- d **Toegankelijkheid** – Er moet op het trottoir altijd een vrije doorgang van 90 centimeter overblijven.

- e **Verkeersveiligheid** – Laadpalen worden zodanig geplaatst dat de verkeersveiligheid gewaarborgd is. Dit houdt in dat de laadpaal verkeersdeelnemers het zicht niet mag ontnemen. Daarnaast mag het gebruik van de laadpaal (de doorstroom van) het verkeer niet hinderen.
- f **Elektriciteitsnet** – Laadpalen worden binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet) gerealiseerd.
- g **Loopafstand** – De maximaal acceptabele loopafstand van het adres voor waar de laadpaal wordt aangevraagd naar een laadpaal bedraagt 250 meter.
- h **Parkeervak** – Laadpalen kunnen alleen worden gerealiseerd tussen twee bestaande parkeervakken. Er worden dus geen parkeerplaatsen (ten koste van bijvoorbeeld groen) aangelegd.
- i **Bebording en markering** – De gemeente plaatst de benodigde bebording E8c (parkeergelegenheid alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen) van bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990), met onderbord OB504 (twee parkeervakken) van bijlage I van het RVV 1990 bij de laadplaatsen. Er wordt geen markering toegepast.
- j **Nieuwbouw** – Bij realisatie van laadinfrastructuur bij nieuwbouw worden kencijfers voor laadpalen uit CROW-publicatie 381 “Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie” (of een opvolger hiervan) gevolgd. Het CROW geeft een bandbreedte met een minimaal en maximaal percentage laadpalen per woning aan. Voor het aantal laadpalen houden wij het maximum percentage aan.
- k **Aanrijdbeveiliging** – Bij parkeervakken zonder trottoirband dienen de laadpalen beschermd te worden door middel van aanrijdbeveiliging.
- l **Brandkranen** – De laadpalen worden niet binnen 3 meter van brandkranen geplaatst.
- m **Bomen** – De laadpalen worden op voldoende afstand van bomen geplaatst. Deze afstand is afhankelijk van de grootte en de wortels van de boom. Daarnaast mogen laadpalen niet dicht onder het bladerdek van bomen geplaatst worden.
- n **Wettelijke eisen** – De realisatie van laadinfrastructuur moet voldoen aan de volgende richtlijnen en eisen:
- CROW-richtlijnen;
 - Uitvoeringsvoorschriften BABW;
 - Concessievoorwaarden;
 - Overig van toepassing zijnde wet- en regelgeving en gemeentelijk beleid.

De bovenstaande richtlijnen en eisen staan in willekeurige volgorde en zijn niet rangorderlijk bepaald.

2.6 Plaatsingsvoorkeuren

De gemeente houdt bij realisatie van nieuwe laadinfrastructuur, rekening met de volgende voorkeuren:

- a **Locatie** – Bij voorkeur wordt de laadpaal:
1. Op een logische plaats gerealiseerd, en waar mogelijk langs een aanrijroute;
 2. Op een parkeerterrein geplaatst;
 3. Als plaatsing op een parkeerterrein niet mogelijk is, op de hoek van de straat geplaatst. Dit in verband met vindbaarheid en zichtbaarheid;
 4. Bij haakse parkeervakken geplaatst. Als dit, om wat voor reden dan ook niet mogelijk is, kan besloten worden om deze bij langspaarkeervakken te plaatsen;
 5. Tussen de eerste twee parkeerplaatsen van een rij parkeerplaatsen geplaatst;
 6. Niet direct voor een raam van een woning geplaatst;
- b **Parkeerdruk** – Straten met een hoge parkeerdruk worden bij voorkeur ontzien.
- c **Sociale veiligheid** – Laadpalen zijn bij voorkeur gesitueerd op goed verlichte locaties en in het zicht van omwonenden.
- d **Te vermijden plekken** – Plaatsing van laadpalen wordt op de volgende plekken zoveel mogelijk vermeden:
1. In groene openbare ruimte. Dit geldt niet voor een locatie als de groenstrook direct aan de parkeerplaats grenst;
 2. Voor en naast monumenten;
 3. Langs gevels. Indien dit niet vermeden kan worden, heeft de zijgevel de voorkeur boven de voorgevel.
- e **Toegankelijkheid** – Laadpalen moeten ook voor kwetsbare groepen goed te bereiken en te gebruiken zijn.
- f **Bundeling en uitlijning** – Laadpalen worden bij voorkeur zoveel mogelijk uitgelijnd met bestaande voorzieningen, zoals lichtmasten en verkeersborden. Dit voorkomt overmatige verrommeling van de openbare ruimte.
- g **Nieuwbouw** – Bij de realisatie van nieuwbouw wordt rekening gehouden met de toekomstige laadbehoefte. Dit wordt gedaan door parkeervoorzieningen voor te bereiden op mogelijke plaatsing van laadpalen. Hierbij kan gedacht worden aan voldoende ruimte om een laadpaal te plaatsen.

2.7 Handhaving gebruik laadplaats

Een laadplaats mag alleen door een elektrische auto bezet worden die ook daadwerkelijk aan het opladen is.

Voor het laden bij een laadpaal in de blauwe zone, geldt de maximale parkeerduur van de blauwe zone.

2.8 Communicatie locaties

Via de website van de gemeente kan een openbare laadpaal aangevraagd worden. Hier staan ook de belangrijkste criteria waaraan voldoen moet worden, wil je in aanmerking komen voor een openbare laadpaal.

Artikel 3 Participatie

De gemeente Wijchen vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Daarom heeft de gemeente inwoners in een eerder stadium gevraagd om ons te adviseren in hoeverre zij de voorgestelde laadlocaties op de plankaart geschikt vonden. De gemeente heeft de plankaart op basis van de ontvangen reacties en adviezen daar waar mogelijk aangepast.

Artikel 4 Besluitvorming

4.1 Procedure

- a **Aanvraag** – Een aanvraag voor een oplaadpaal wordt eerst getoetst aan de hand van de plaatsingscriteria en plaatsingsvoorkeuren uit de artikelen 2.4 en 2.5. Na goedkeuring van de aanvraag neemt het college een verkeersbesluit om twee parkeerplaatsen te reserveren. Dit verkeersbesluit wordt bekendgemaakt in het Gemeenteblad. De publicatie is te vinden op www.overheid.nl. In het gratis huis aan huisblad In de Wegwijs wordt een korte melding van het verkeersbesluit gepubliceerd. (zie ook: 4.2 Verkeersbesluit). Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit.
- b **Plaatsing** – De laadpaal, inclusief de bijbehorende bebording, wordt pas geplaatst nadat de bezwarentermijn is verstreken en er geen bezwaren zijn ontvangen. Bij een ingediend bezwaar wordt de procedure bij de bezwarencommissie afgewacht. Het plaatsen van de laadpalen gebeurt in opdracht van de concessiehouder. De gemeente is verantwoordelijk voor de juiste bebording.

4.2 Verkeersbesluit

Het verkeersbesluit geeft de twee parkeerplaatsen de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'. Op deze parkeerplaatsen mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto's die worden opgeladen. Dat wil zeggen dat de stekker in de laadpaal en in de elektrische auto moet zitten én dat de auto nog niet helemaal volgeladen is.

- a **Verkeersbesluit per locatie** – Bij vraag gestuurde laadinfrastructuur neemt de gemeente een individueel verkeersbesluit waarin de gekozen locatie duidelijk worden onderbouwd. De twee parkeerplaatsen worden aangeduid als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.
- b **Verzamelbesluit bij proactieve plaatsing** – Bij proactieve laadinfrastructuur neemt de gemeente een (onderbouwd) verzamelbesluit voor meerdere locaties en duiden per locatie de twee parkeerplaatsen aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.
- c **Gefaseerde inpassing** – Zowel bij verkeersbesluiten per locatie als bij verzamelverkeersbesluiten wordt niet gekozen voor een gefaseerde inpassing. Beide parkeerplaatsen worden dus direct na plaatsing van de laadpaal gereserveerd als laadplaats.

4.3 Verwijdering of verplaatsing

1. Indien de aangewezen parkeerplaatsen verdwijnen als gevolg van een (weg)reconstructie, dan kijkt de gemeente of een alternatieve locatie in de directe nabijheid mogelijk is.
2. De gemeente kan het initiatief nemen voor het verwijderen of verplaatsen van een laadpaal. Bij het vervallen van een laadpaal, neemt de gemeente een nieuw verkeersbesluit waarin de reservering voor elektrische voertuigen wordt opgeheven.

Artikel 5 Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking op de dag na bekendmaking.

Artikel 6 Citeertitel

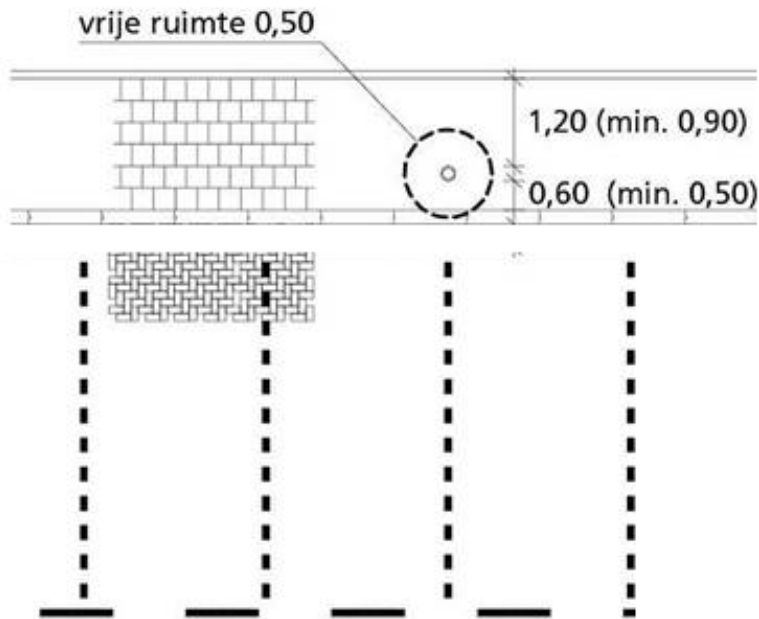
Deze beleidsregel wordt aangehaald als Beleidsregels plaatsing laadinfrastructuur gemeente Wijchen 2023.

Vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Wijchen op 26 september 2023

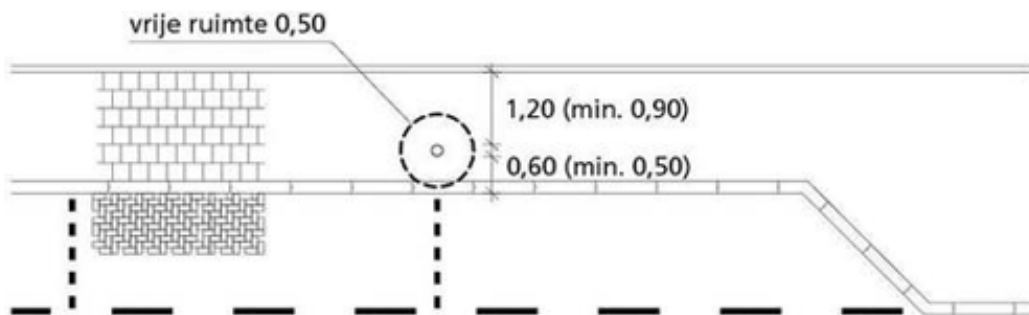
Burgemeester: R.D. Helmer-Englebert

Secretaris: J. Hendrix

Bijlage 1: Plaatsing individuele laadpalen bij haakparkeervakken en langparkeervakken



opstellingsvoorbeeld 2: plaatsing laadpunt op trottoir



opstellingsvoorbeeld 3: plaatsing laadpunt bij langparkeervakken