

Plaatsingsbeleid Gemeente Doesburg

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Om onze klimaatdoelen te halen is het nodig dat ook ons vervoer verduurzaamt. Elektrisch vervoer draagt hieraan bij. Volgens de Routekaart Energieneutraal Doesburg moet al het vervoer in 2050 emissieloos 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 Doesburg is de prognose 126 laadpunten in 2025, 215 laadpunten in 2030, en 467 laadpunten in 2035, ten opzichte van 8 laadpunten in de huidige situatie. Dat vraagt om een forse uitbreiding van het aantal laadpunten en een slim, dek-kend, 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, ook wel de 'ladder van het laden' genoemd. Dit houdt in 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 in en rondom het beschermd stadsgezicht van Doesburg. In het beschermd stadsgezicht staan we binnen de singels alleen openbare laadpalen toe op strategische locaties. Voor de andere wijken in Doesburg zoeken we per laadpaal naar geschikte locaties. 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 Doesburg. Daarnaast willen we openstaan voor innovaties bij laadpalen, zoals bijvoorbeeld het integreren van laadpunten in lichtmasten;
- **Plaatsingsstrategie** – De gemeente Doesburg kiest 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;
- **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 kan worden gebruikt in de communicatie met wijkraden, 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 gebruikersgroep personenvervoer (inwoners, bezoekers recreatief, bezoekers werk en fiets).

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 waarvan we bepalen 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 openbare ruimte;
- Wenselijkheid van precariobelasting;
- Veiligheid.

De bevindingen hiervan worden gebundeld in een informatiebrief. Op deze manier kunnen we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig meenemen en is er op elk moment een passende laadinfrastructuur.

2. Uitwerking beleidskeuzes

2.1 Type laadinfra

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:

- In de parkeervergunningszone staan we toe dat mensen laden vanuit huis door een EV-box aan de woning te plaatsen of een kabel vanuit de woning voeren, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:
 - De (verkeers)veiligheid dient te worden gewaarborgd. Het is niet toegestaan om losliggende kabels onbeschermd in de openbare ruimte te plaatsen of te laten slingeren. De kabels dienen te worden afgedekt of in een kabelgoot te liggen;
 - De (afgedekte) kabels mogen niet over de rijbaan lopen;
 - Er is voor de deur van de woning een geschikte parkeergelegenheid aanwezig waar het voertuig geparkeerd mag worden;
 - Met het plaatsen van de laadvoorziening wordt de betreffende parkeergelegenheid niet gereserveerd voor de eigenaar van de laadvoorziening. Dit blijft dus openbare ruimte waar door andere vergunninghouders geparkeerd mag worden;
 - Voor het plaatsen van een EV-box binnen de contouren van het beschermd stadsgezicht is een Omgevingsvergunning benodigd, behalve wanneer deze EV-box:
 - Inpandig wordt geplaatst;
 - Aan de achtergevel van het gebouw wordt geplaatst en deze niet naar openbaar gebied is gekeerd;
 - Aan een bijgebouw wordt geplaatst en deze niet naar openbaar gebied is gekeerd.

In de meeste gevallen is dus een Omgevingsvergunning benodigd. Het advies van de Commissie Omgevingskwaliteit is hierin maatgevend. Aan de omgevingsvergunning zijn leges verbonden;

- De gemeente is niet aansprakelijk voor eventuele schade of letsel. De verantwoordelijkheid ligt bij de eigenaar van de EV-box.
- Aanvragen voor openbare laadpalen afkomstig van binnen de singels plaatsen we zoveel mogelijk geclusterd op parkeerterreinen (zie paragraaf 2.2 voor geschikte locaties);
- In woonwijken worden publieke laadpalen geplaatst op bestaande parkeerplaatsen:
 - Maximaal aanvaardbare loopafstand: 250 meter, volgens richtlijnen van het CROW;
 - Eén parkeerplek reserveren per aanvraag (om effect op parkeerdruk te beperken);
 - 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.

2.2 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 besproken plaatsingscriteria;
- **Strategische locaties** – Om te kunnen beschikken over een voldoende dekkend laadnetwerk, hebben we een aantal plekken aangewezen waar de komende periode laadinfrastructuur wordt geclusterd. Het gaat hierbij in ieder geval om de volgende locaties:
 - De Bleek;
 - Turfhaven;
 - Mauritsveld;
 - Kloostertuin;
 - Zandbergstraat;
 - F.D. Rooseveltsingel;
 - De Linie;
 - Burgemeester Keiserplein;

- Beumerskamp.
- **Plaatsing beperken** – Binnen het historische stadscentrum staan we de plaatsing van publieke laadinfrastructuur alleen toe op bovengenoemde strategische locaties. Op andere locaties binnen het historische stadscentrum wordt de plaatsing niet toegestaan, zodat de beeldkwaliteit wordt gewaarborgd. We bekijken elke twee jaar of (technische) ontwikkelingen reden geven tot herzien van deze keuze.

2.3 Soorten laadinfrastructuur

We maken onderscheid tussen reguliere laadpunten, laadpleinen 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 zoals genoemd onder 2.2. 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 noodzaak voor snellaadpunten. Snelladers zijn met name gericht op (boven)regionaal verkeer en deze laadbehoefte speelt niet in onze gemeente. Snelladen wordt daarom in regionaal verband opgepakt.

2.4 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. 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** – Bij strategische (clusters van) laadpalen kan er één verzamelbesluit genomen worden voor al deze laadpalen. Vraaggestuurde aanvragen kunnen periodiek (bijvoorbeeld maandelijks) behandeld worden waarna deze ook in één verkeersbesluit worden verzameld;
 - **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. We verwachten dat voor deze strategische plaatsing een financiële bijdrage van de gemeente nodig is, dus dit is afhankelijk van het beschikbare budget;
- **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 per buurt van ElaadNL gebruiken we als uitgangspunt. Bij voorkeur maken we gebruik van het aanbod van de NAL-regio Gelderland-Overijssel om een plankaart op te stellen. We delen de plankaart met de netbeheerder.

2.5 Realisatiecriteria

Bij de realisatie van laadinfrastructuur gelden de volgende criteria:

- **Veiligheid** – De laadkabel mag niet over het trottoir liggen. In de parkeervergunningszone dient men zicht te houden aan de voorwaarden zoals beschreven in paragraaf 2.1;
- **Verkeersveiligheid** – Laadpalen worden zodanig geplaatst dat de verkeersveiligheid gewaarborgd is. De laadpaal mag bijvoorbeeld verkeersdeelnemers 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 vormgeving stellen wij op moment van schrijven geen aanvullende eisen maar wachten we de regionale concessie af, waarin dergelijke eisen indien nodig opgenomen kunnen worden. 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 laadpunt en bebording minimaal 120 cm bedragen. Ook niet plaatsen op de smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad;
- **Groene openbare ruimte** – Parkeerplaatsen van laadpleinen mogen niet ten koste gaan van bestaande groene openbare ruimte;
- **Bomen** – In de buurt van bomen dient de werkwijze van de poster ‘werken rond bomen’ van normeninstituut Bomen gevolgd te worden;
- **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’;
- **Bundelen** – Waar mogelijk worden de laadpalen gebundeld met ander straatmeubilair, bijvoorbeeld in de nabijheid van een lichtmast of verkeersbord. Dit voorkomt overmatige verrommeling van de openbare ruimte;
- **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 Doesburg 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. Participatie

De gemeente Doesburg vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving:

- **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 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 via de gemeentelijke (social)mediakanalen;
- **Raadplegen** – In wijken waar men nu al parkeerproblemen ervaart (te weten: Beinum I, Beinum II en De Ooi) raadplegen we omwonenden om zo de meest geschikte locatie aan te wijzen. We halen reacties op bij inwoners ten aanzien van de voorgestelde laadlocatie(s). Dit doen we door omwonenden te informeren via de wijkraad. De reacties kunnen worden gebruikt in het vaststellen van een specifieke locatie voor de laadpaal.

Er wordt een plankaart opgesteld die op detailniveau inzicht geeft in de geografische ontwikkeling van de behoefte. Hiermee wordt de opgave (per wijk) dus inzichtelijk gemaakt. Dit praktische instrument wordt gebruikt in de communicatie met wijkraden, inwoners en/of ondernemers.

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 en in de elektrische auto moet zitten:

- **Verkeersbesluit per locatie** – We nemen een verzamelbesluit voor meerdere locaties en duiden de parkeervakken aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen. Indien er geen verzamelbesluit gemaakt kan worden dan wordt deze individueel opgesteld;
- **Gefaseerde inpassing publieke laadpalen** – We kiezen er bij reguliere publieke laadpalen voor om in eerste instantie slechts één parkeervak te reserveren, terwijl een laadpaal over twee laadpunten beschikt. We kiezen hiervoor om de invloed op de parkeerdruk zo klein mogelijk te houden. Zodra het gebruik en de laadbehoefte toeneemt wordt ook het tweede vak gereserveerd;
- **Verkeersbesluit laadpleinen** – Bij laadpleinen kiezen we ervoor om niet alle parkeervakken direct te bestemmen voor elektrische voertuigen. We nemen een verkeersbesluit voor de helft van de parkeervakken en monitoren het gebruik. Hoe intensiever de laadpunten worden gebruikt, hoe meer parkeervakken we bestemmen voor elektrisch vervoer.

Aldus vastgesteld in de collegevergadering van 25 mei 2021

P. Werkman | Gemeentesecretaris

drs. L.W.C.M. van der Meijs | Burgemeester

Bijlage 1: Bebording

Voor het aanduiden van de gereserveerde parkeerplaatsen worden de borden E4 en OB-20 gebruikt (uit RVV 1990 – bijlage 1; zie figuren 1 en 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 op gelijke hoogte met het parkeervak 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 3).



Figuur 1: E-04



Figuur 2: OB-20



Figuur 3: OB-504