

Plaatsingskader openbare laadpalen Pijnacker-Nootdorp

Het college van de gemeente Pijnacker-Nootdorp;

gezien het advies van de afdeling Wijkzaken d.d. 6 februari 2024;

gelet op artikel 160 van de Gemeentewet en artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht en de Laadvisie "Opgeladen naar 2030" van de gemeente Pijnacker-Nootdorp;

besluit:

Het *Plaatsingskader openbare laadpalen Pijnacker-Nootdorp* vast te stellen.

1 Inleiding

De gemeente verzorgt samen met een concessiehouder oplaadplaatsen voor elektrische voertuigen. Om de noodzaak en locatiekeuze voor oplaadplaatsen te bepalen heeft de gemeente de afgelopen jaren beleid opgesteld. Dit beleid ligt nu 'versnipperd' vast in een 9-tal beleidsdocumenten en overeenkomsten voor openbare laaddiensten (zie hoofdstuk 5 Bijlage bronverwijzing beleidsvisies en contracten). Bij de afweging van belangen is het wenselijk om een eenduidig kader te hebben. Voorliggend kader bevat geen nieuwe plaatsingscriteria, maar een ordening en samenvatting van bestaande beleidsregels. Het plaatsingskader is een aanvulling op de gemeentelijke Laadvisie "Opgeladen naar 2030" en bedoeld voor de toetsing van aanvragen voor openbare laadpalen.

2 Uitgangspunten en principes plaatsing openbare laadpalen

Stimuleren elektrische rijden

De gemeente stimuleert het gebruik van de elektrische auto's door het aanleggen van voldoende openbare oplaadplaatsen. Elektrische auto's krijgen daarbij in de openbare ruimte prioriteit boven de meer vervuilende auto's. De gemeente vindt het belangrijk dat elektrische rijders een vrije oplaadplaats kunnen vinden. Parkeerdruk is geen criterium bij het aanleggen van oplaadplaatsen. Dat kan betekenen dat de afstand naar vrije parkeerplaatsen voor andere auto's groter wordt.

Laden gebeurt zo veel mogelijk op eigen terrein

Elektrische rijders met mogelijkheid om te parkeren op eigen terrein zijn zelf verantwoordelijk voor een laadvoorziening. Zij kunnen geen openbare laadpaal aanvragen. Dat geldt ook bij VvE's en mandelige terreinen. Wel houden we rekening met aanvragers die beschikking hebben over een eigen parkeerplaats, maar voor wie de realisatie van een laadpunt om technische redenen niet haalbaar is, of waar sprake is van een uitzonderlijke situatie.

Dekkend netwerk openbare laadvoorzieningen

Uitgangspunt is een dekkend netwerk van openbare laadvoorzieningen waarbij iedere gebruiker zonder parkeermogelijkheid op eigen terrein in de bebouwde kom binnen ongeveer 200 meter lopen een laadpaal kan bereiken. Bij realisatie van een nieuwe openbare laadpaal wordt er standaard één laadvak ingericht. Als er meerdere gebruikers zijn, kan hier een tweede vak aan worden toegevoegd op aanvraag van een gebruiker of in opdracht van de gemeente.

Verzamelverkeersbesluit oplaadlocaties en laadpalenkaart

Oplaadplaatsen legt de gemeente vast in een verkeersbesluit¹. We kiezen ervoor om op grond van prognoses in één keer meerdere oplaadlocaties vast te leggen voor een periode van ongeveer 5 jaar. Dit doen we in een verzamelverkeersbesluit, waarbij we het ontwerp vooraf voorleggen aan bewoners voor een zienswijze. De mogelijke oplaadlocaties zetten we op de digitale laadpalenkaart op de website van de gemeente. De oplaadlocaties worden pas in gebruik genomen als er laadbehoefte is. Een verzamelverkeersbesluit versnelt het realisatie-proces en geeft een helder perspectief aan potentiële elektrische rijders en de exploitant van laadpalen. Voor het einde van de looptijd van het verzamelverkeersbesluit nemen we weer een nieuw besluit voor de komende periode op grond van nieuwe ontwikkelingen en prognoses.

1) Voor het plaatsen van de laadpaal zelf is geen verkeersbesluit nodig. Het verkeersbesluit regelt de voorwaarde dat een parkeerplaats bij een laadpaal alleen gebruikt mag worden voor het opladen van een elektrisch voertuig. Dit wordt aangeduid met een verkeersbord.

Aanvullende verkeersbesluiten voor oplaadlocaties

Het kan voorkomen dat er in een bepaald gebied geen mogelijke laadlocaties meer beschikbaar zijn op de laadpalenkaart van het verzamelbesluit, terwijl er wel laadbehoefte is. De concessiehouder doet in dat geval een voorstel voor een nieuwe laadlocatie. Deze toetsen wij aan plaatsingscriteria en leggen dit vervolgens vast in een los verkeersbesluit. Om het realisatieproces te versnellen leggen we het ontwerpbesluit niet meer voor aan bewoners. Met de toetsing wegen we de verschillende belangen met dit plaatsingskader goed af. Er bestaat voor belanghebbenden nog wel de mogelijkheid tot het maken van bezwaar.

Proces en verantwoordelijkheden

De gemeente heeft een concessieovereenkomst met een bedrijf (concessiehouder) voor de voorbereiding, plaatsing en exploitatie van openbare laadvoorzieningen tot en met 22 kWh. De concessiehouder maakt locatievoorstellen op basis van de gemeentelijke laadpalenkaart en rekening houdend met de criteria die zijn vastgelegd in de concessieovereenkomst. De gemeente heeft de beslissingsbevoegdheid voor de definitieve locatiekeuze. Netbeheerder Stedin moet de locatie eveneens goedkeuren voor het maken van een aansluiting. De gemeente neemt verkeersbesluiten voor de oplaadplaatsen en verzorgt de afhandeling van mogelijke bezwaarschriften tegen het verkeersbesluit.

Handhaving

De gemeente is verantwoordelijk voor handhaving op het juiste gebruik van de laadvakken. Dat kan alleen op basis van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV). Een verkeersbord geeft aan dat de parkeerplaats alleen gebruikt mag worden voor opladen van elektrische voertuigen. Criterium voor opladen is dat het voertuig in het laadvak door middel van een laadkabel is aangesloten op de laadpaal. Het is niet controleerbaar of een auto geheel is opgeladen. Er wordt daarom niet gehandhaafd op laadpaalkleven, dus het langer bezet houden van een laadplaats dan nodig. In de toekomst kan een zogenaamd connectietarief uitkomst bieden. Maar omdat elektrisch rijden is nog in ontwikkeling is, hebben we daar in deze concessie niet voor gekozen. Uit onderzoek blijkt dat excessief laadpaalkleven (> 24 uur) weinig voorkomt.

3 Beoordeling noodzaak plaatsing laadpalen

3.1 Plaatsing op aanvraag elektrische rijders

De aanvraag voor een laadpaal wordt gedaan door de elektrische rijder via het aanvraagportaal www.laadpaalnodig.nl. De aanvraag wordt in behandeling genomen door de concessiehouder voor openbare laadvoorzieningen in de gemeente. Hierbij gelden de volgende voorwaarden (zie ook beslissboom afbeelding 1):

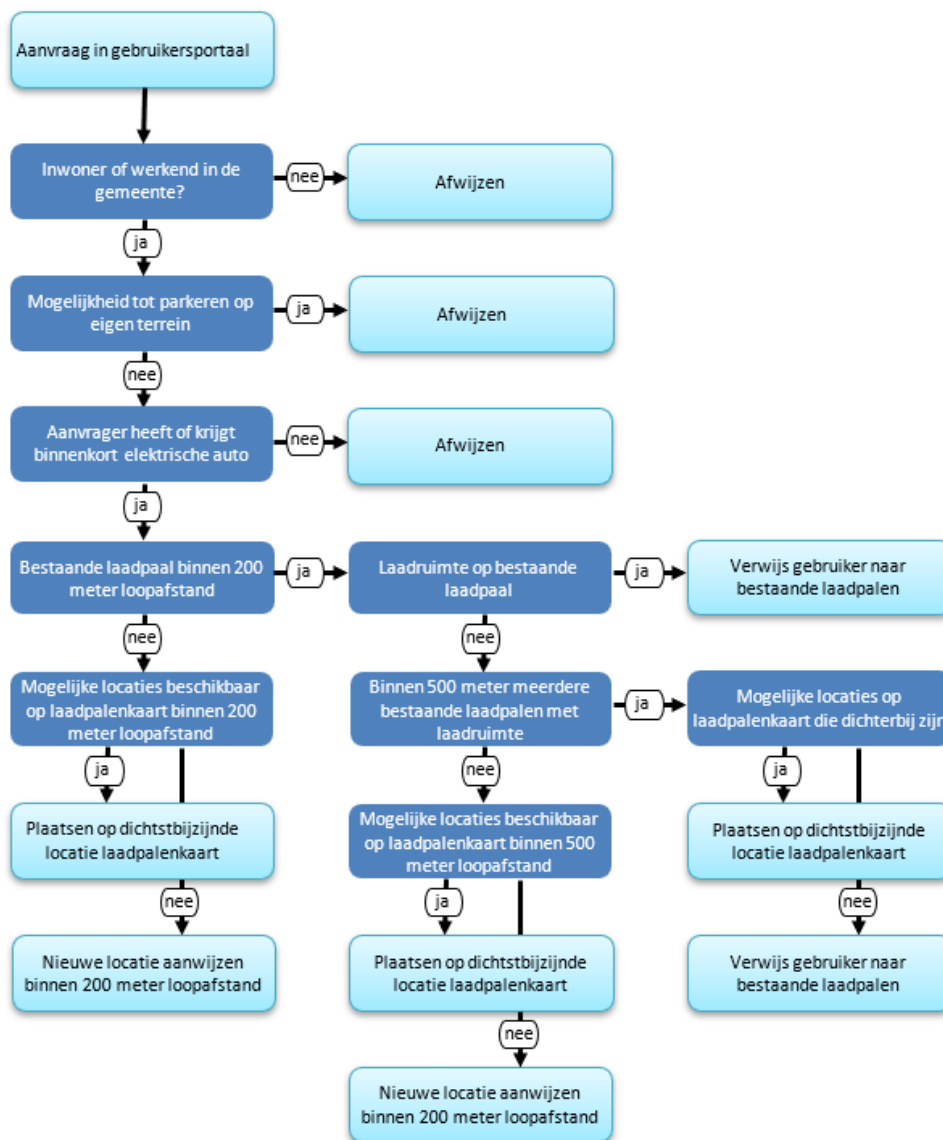
- aanvrager woont of werkt in Pijnacker-Nootdorp;
- aanvrager heeft geen mogelijkheid om te parkeren op eigen terrein waar een laadpunt geplaatst kan worden;
- aanvrager heeft of krijgt binnenkort een elektrische auto;
- binnen 200 meter loopafstand van het adres van de aanvrager is nog geen laadpaal. Als er wel een laadpaal is binnen 200 meter loopafstand wordt eerst gekeken of er in de omgeving nog voldoende **laadruimte** is. Daarbij wordt de beslissboom in afbeelding 1 gebruikt.

Het begrip laadruimte

Laadruimte is een maat voor het gemiddeld gebruik van laadpalen en zegt iets over de kans op het vinden van een vrije oplaadplek. Het uitgangspunt is dat een bestaand laadobject nog voldoende laadruimte biedt als:

- het tweede laadvak nog niet is ingericht als oplaadplaats;
- en/of het verbruik lager ligt dan gemiddeld 250 kWh/laadpunt/maand;
- en/of het aantal transacties lager is dan gemiddeld 25 transacties/laadpunt/maand.

Wel wordt per geval bekeken of de laadruimte ook daadwerkelijk leidt tot genoeg beschikbaarheid voor de e-rijders in de omgeving, bijvoorbeeld als er meerdere aanvragen zijn of nog verwacht worden, of als door barrières de alternatieve laadruimte moeilijk te bereiken is.



Afbeelding 1- Beslisboom behandeling aanvraag openbare laadvoorziening

3.2 Plaatsing op aanvraag elektrische rijders met een gehandicaptenparkeerplaats

Wanneer de aanvrager beschikt over een elektrische auto én een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken, dan plaatsen we een laadpaal zo mogelijk bij deze parkeerplaats. Het naastgelegen parkeervak wordt bestemd als openbaar laadvak. Als die er niet is of als de locatie niet voldoet aan de plaatsings-eisen (zie hoofdstuk 4), kijkt de gemeente of maatwerk mogelijk is door bijvoorbeeld de gehandicaptenparkeerplaats te verplaatsen.

3.3 Plaatsing bij intensief gebruik bestaande laadpalen

Indien laadpunten in een bepaald gebied intensief gebruikt worden en verwacht wordt dat uitbreiding op termijn nodig is, kan de gemeente opdracht geven om op voorhand een nieuwe laadpaal in de omgeving bij te plaatsen, en niet te wachten op nieuwe aanvragers. Hierdoor kan sneller geplaatst worden en dat voorkomt laadstress bij de gebruikers. Het intensieve gebruik moet structureel zijn over meerdere maanden en er moet een stijgende trend zijn. Criterium voor intensief gebruik van een laadpaal is een verbruik van gemiddeld 250 kWh of meer per maand per laadpunt en/of gemiddeld 25 transacties of meer per maand per laadpunt.

Voor bijplaatsen van nieuwe laadpalen wordt de volgende volgorde aangehouden:

1. binnen 500 meter van de intensief gebruikte laadpaal 2e laadvakken inrichten bij bestaande laadpalen voor zover dit nog niet is gebeurd;

2. indien inrichting 2e laadvakken onvoldoende extra laadruimte biedt, dan bijplaatsen van een nieuwe laadpaal op de dichtstbijzijnde nog beschikbare locatie van de laadpalenkaart binnen 500 meter;
3. indien binnen 500 meter geen mogelijke locaties meer zijn op de laadpalenkaart en bestaande laadpalen onvoldoende laadruimte hebben (zie paragraaf 3.1), dan bijplaatsen van een nieuwe laadpaal naast (mits mogelijk) of binnen 200 meter van de intensief gebruikte laadpaal.

3.4 Plaatsing in bestaande gebieden zonder laadpalen

In gebieden waar het laadnetwerk nog niet dekkend is (dus nog geen laadpalen binnen 200 meter loopafstand), maar wel te verwachten is dat er binnen afzienbare tijd openbare laadvraag komt, kan de gemeente opdracht geven tot het plaatsen van een of meerdere laadpalen. Hiermee wordt voorkomen dat niet snel genoeg aan de laadbehoefte kan worden voldaan als de groei van elektrische auto's in zo'n gebied toeneemt. Hiervoor worden de nog beschikbare locaties op de laadpalenkaart gebruikt. Uitgangspunt is een minimale verbruiksverwachting van 2000 kWh per jaar voor de laadpaal. Dit staat voor ongeveer 10.000 elektrisch gereden kilometers door een of meerdere auto's samen.

3.5 Plaatsing op basis van verwachte vraag in nieuwbouw

Bij nieuwbouwprojecten zijn nog geen bewoners of aanvragers van laadpalen, maar die zijn wel te verwachten. In het inrichtingsplan voor de nieuwe wijk of het nieuwe project wordt rekening gehouden met locaties voor laadpalen op grond van prognoses. Dit is maatwerk en zal per situatie nader onderzocht moeten worden. Indicatief kan voor de periode tot 2030 aangehouden worden om 5% van de openbare parkeerplaatsen te reserveren als oplaadplaats. De locaties worden zo mogelijk vooraf vastgelegd in een verkeersbesluit. In plaats van wachten op aanvragen kan de gemeente opdracht geven een of meerdere laadpalen, ten tijde van oplevering van het gebied, te plaatsen. Hierbij wordt de fasering van de te bouwen woningen zo veel mogelijk gevolgd.

4 Plaatsbepaling laadobject

Voor het plaatsen van een laadpaal moet een locatie gekozen worden. Hierbij houden we zoveel mogelijk rekening met de volgende criteria:

- de loopafstand van aanvrager tot laadpaal is ≤ 200 meter (indien van toepassing, zie paragraaf 3.1);
- voor de oplaadplaatsen worden twee bestaande, naast elkaar gelegen parkeerplaatsen gebruikt, waarbij ruimte is voor de plaatsing van een laadpaal met verkeersbord ter hoogte van de scheiding van de twee parkeerplaatsen;
- er is een laagspanningskabel aanwezig binnen 25 meter. Grotere afstanden moeten voorkomen worden i.v.m. aanzienlijke meerkosten;
- er zijn geen technische belemmeringen vanuit de netbeheerder Stedin;
- doorstroming van het overige wegverkeer, langzaam verkeersstromen, etc. mag niet belemmerd worden;
- bij plaatsing op een trottoir moet de doorgang minimaal 120 cm bedragen. In uitzonderlijke gevallen mag dit 90 cm zijn;
- geen andere objecten in de directe nabijheid die het gebruik of de doorgang kunnen belemmeren zoals fietsenrekken, vuilcontainers en straatmeubilair;
- geen grote bomen in de nabijheid van de locatie van de laadpaal, i.v.m. problemen met het vinden van benodigde kabels en kans op beschadiging van de boomwortels;
- de laadpaal moet goed toegankelijk zijn voor gebruikers om de laadkabel aan te sluiten en voor het openen van de laadpaal bij onderhoud, dus voldoende vrije ruimte rondom om de laadpaal en zo nodig snoeien van groen;
- de laadpaal moet goed vindbaar en zichtbaar zijn, bij voorkeur op een hoek van een straat;
- bij voorkeur niet plaatsen direct voor een raam/deur van een woning;
- voorkeur voor plaatsing van de laadpaal op een verharde ondergrond in plaats van in een groenvoorziening.

Prioriteiten

Voorkeurscriteria zijn niet doorslaggevend, maar wel wenselijk. Overige criteria krijgen prioriteit. Gegeven de bestaande infrastructuur en de toename van het aantal laadplekken wordt het steeds lastiger om locaties te vinden die voldoen aan alle criteria. Criteria ten aanzien van de loopafstand en technische haalbaarheid kunnen dan ook doorslaggevend zijn ten nadele van andere criteria.

Clustering

In een gebied waar al een dekkend netwerk van laadpalen is, plaatsen we bij grote vraag zo mogelijk laadpalen bij tot een laadplein van twee of meer laadpalen. Elektrische rijders hebben hier meer kans op een vrije plek. Dit voorkomt zoekverkeer. Binnen 500 meter lopen kan een laadplein een goede achtervang zijn, als losse laadpalen bezet zijn. In de huidige concessie voor openbare laadpunten is de

optie opgenomen om tot 2 extra laadpalen aan te sluiten op een bestaande laadpaal (primair-secundaire opstelling). Dat heeft bovendien het voordeel dat minder vaak een wegopbreking nodig is.

5 Bijlage bronverwijzing beleidsvisies en contracten

- Visie duurzame mobiliteit 2040, Pijnacker-Nootdorp, 19-9-2016
- Verkeersbesluit oplaadplaatsen elektrische voertuigen Pijnacker-Nootdorp 2021-2025, 17-12-2020
- Nota parkeernormen 2021, Pijnacker-Nootdorp, 24-2-2022
- Laadvisie Pijnacker-Nootdorp, Opgeladen naar 2030, 4-2-2020
- Samenwerkingsovereenkomst deelnemende gemeenten concessie EQUANS, juli 2021
- Concessieovereenkomst EQUANS voor openbare laaddiensten 2021, juli 2021
- Couleur Locale, bij de Concessieovereenkomst EQUANS, juli 2021
- Beschrijvend Document, bij de concessieovereenkomst EQUANS, juli 2021
- Laadkader Rotterdam, bij de concessieovereenkomst EQUANS, juli 2021

Vastgesteld in de vergadering van 6 februari 2024.

het college van Pijnacker-Nootdorp,

*Annelies Kroeskamp
secretaris*

*Björn Lugthart
burgemeester*