

Uitvoeringsbeleid voor de plaatsing van openbare laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen



Samenvatting

De Laadstrategie Elektrische Voertuigen bestaat uit twee delen: het eerste deel richt zich op de gemeentelijke opgave en beleidskeuzes voor elektrisch laden en het tweede deel behandelt de uitvoering van het beleid. De gemeente Nissewaard streeft ernaar in 2050 energieneutraal, klimaatbestendig en circulair te zijn, met een belangrijke bijdrage van emissievrije mobiliteit. Het realiseren van voldoende laadinfrastructuur is daarbij essentieel. Het beleid in de Laadstrategie stelt dat een tekort aan laadpunten de groei van elektrisch vervoer niet mag belemmeren.

In de komende jaren zal het aantal elektrische auto's in Nissewaard sterk toenemen, mede door de opkomst van tweedehands elektrische voertuigen. Dit vraagt om snellere en flexibele reacties bij het plaatsen van laadpunten, waarbij procesefficiëntie en datagestuurde plaatsing centraal staan. De groei van het laadnetwerk zal zich richten op reguliere laadpalen met een laadvermogen van 3,7 tot 22 kW per laadpunt.

Het beleid blijft niet alleen vraaggestuurd, maar wordt ook datagesturd, met een focus op de locatie van laadpunten binnen een loopafstand van maximaal 250 meter. De gemeente blijft maatwerk leveren bij het kiezen van laadlocaties en houdt een plankaart bij met ruim 300 mogelijke nieuwe laadlocaties. Er wordt ook een actievere rol van de gemeente als opdrachtgever genomen, met een kortere doorlooptijd voor aanvragen.

Belangrijke wijzigingen:

- Het laadvermogen wordt verhoogd naar 22 kW.
- De gemeente neemt een actievere rol bij de plaatsing van laadpunten.
- Plaatsing vindt plaats binnen een loopafstand van maximaal 250 meter.
- Er wordt gewerkt aan een efficiënter werkproces en een datagesturd plaatsingsbeleid.
- De plankaart wordt openbaar en uitgebreid.
- Inwoners kunnen onder voorwaarden hun voertuig opladen via een Verlengde Private Aansluiting (hierna: VPA), wat de transitie naar duurzame mobiliteit versnelt.

Deze aanpassingen zijn bedoeld om de uitbreiding van de laadinfrastructuur te versnellen en de transitie naar elektrisch vervoer te ondersteunen, met inachtneming van de beschikbare ruimte en het gedeelde gebruik van de openbare ruimte.

1. Inleiding

De plaatsing van laadpalen in Nissewaard is een belangrijk onderdeel van de verduurzaming van mobiliteit en de ondersteuning van elektrisch vervoer in de regio. Het aantal elektrische voertuigen neemt toe, wat de noodzaak vergroot om een robuust netwerk van laadpunten te realiseren dat aansluit bij de groeiende behoeften van bewoners, werkenden en bezoekers. Dit beleid beschrijft de uitgangspunten en richtlijnen voor de plaatsing van openbare laadpalen, met nadruk op zorgvuldigheid in de ruimtelijke inpassing en de balans tussen vraag en aanbod.

In de komende paragrafen worden de belangrijkste uitgangspunten verder toegelicht, zoals de eisen voor locatiekeuze, het gebruik van groene stroom en de benadering van toekomstige innovaties in laadtechnologieën. Het doel is om een efficiënt, veilig en duurzaam laadnetwerk te ontwikkelen dat de overstap naar elektrisch vervoer vergemakkelijkt, zonder dat dit ten koste gaat van de openbare ruimte of de bereikbaarheid voor gebruikers.

2. Uitgangspunten voor plaatsing

Om het plaatsen van laadpalen in goede banen te leiden, hanteren we in Nissewaard enkele uitgangspunten. In de volgende alinea's zullen deze uitgangspunten toegelicht worden.

2.1 Ruimtelijke inpassing

Openbare laadpalen op straat worden geplaatst bij bestaande parkeervakken. Het aantal laadpalen neemt de komende tijd toe waardoor de ruimtelijke inpassing steeds belangrijker wordt. Het bepalen van de locatie vraagt om een zorgvuldige afweging, gebaseerd op de richtlijnen in dit document.

Bij een verdere groei van het elektrisch rijden wordt het nog belangrijker om goede keuzes te maken. Op basis van de Criteria Locatiekeuze (zie Bijlage 6 – Criteria locatiekeuze) is voor elke voorgestelde laadlocatie de meest wenselijke locatie ingetekend in een openbare plankaart. In Nissewaard richten we standaard één van de twee vakken in bij realisatie van een laadpaal. Wanneer het verbruik daartoe aanleiding geeft, richten we ook het tweede laadvak in. Op een aantal locaties kan de clustering van een aantal laadpalen bij elkaar (zogenaamde laadpleinen) een ruimtelijk aantrekkelijke oplossing zijn voor de groeiende laadbehoefte.

2.2 Innovaties in laden

Naast het laden via de inmiddels bekende laadpalen komen ook andere vormen van laden in beeld, zoals draadloos laden, de integratie van laadpunten in andere objecten, het clusteren van laadpunten en bi-directioneel (*vehicle-to-anything*) laden. Dit zijn innovaties die getest dienen te worden op ruimtelijke inpassing, (maatschappelijke) kosten en gebruiksgemak. Nissewaard staat open voor nieuwe ontwikkelingen en dit uitvoerend beleid biedt de mogelijkheid om te experimenteren met nieuwe toepassingen.

2.3 Doelgroepen

De openbare laadvoorzieningen in Nissewaard kunnen gebruikt worden door alle berijders van elektrische auto's, te weten:

- **Inwoners:** Dit is iemand die in Nissewaard woont.
- **Werkenden:** Dit is iemand die voor gemiddeld minimaal 12 uur per week in Nissewaard werkt.
- **Bezoekers:** Dit is iemand die Nissewaard incidenteel bezoekt voor bijvoorbeeld familiebezoek, recreatie of om te winkelen.

Daarbij mogen alle voertuigen die hier technisch toe in staat zijn, laden aan de openbare laadpunten. Dit betreft volledig elektrische personenauto's, bestelbussen en elektrische motorfietsen, maar ook Plug-in hybride elektrische auto's. Het openbaar laadnetwerk is daarnaast beperkt bruikbaar voor zwaar vervoer (trucks, bussen, touringcars). Zowel de technische vereisten, de inrichting en locatie van openbare laadlocaties als het gebruikspatroon van dit type voertuigen maken het openbaar laadnetwerk niet geschikt voor deze voertuigen.

2.4 Ladder van Laden

Uitgangspunt van dit uitvoerend beleid is dat (gebrek aan) laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de overstap naar elektrisch vervoer. Hierbij wordt de 'ladder van laden' gehanteerd (zoals verder toegelicht in de Laadstrategie): openbaar laden op straat is slechts de gewenste oplossing wanneer gebruikers geen gelegenheid hebben om te laden/parkeren op eigen terrein. Verder realiseren we als gemeente een aantal laadpalen in de gemeentelijke parkeergarages, om ook daar het opladen voor bezoekers en bewoners mogelijk te maken.

2.5 Openbaar laden vanuit de woning

Het laden vanuit de eigen woning naar een openbare parkeerplaats door middel van een kabel over de stoep heeft voor- en nadelen. De nadelen zitten vooral in het dagelijkse beheer (bijvoorbeeld onkruidbestrijding) en de verrommeling en de toegankelijkheid van het voetpad.

Vanuit onze bewoners is er echter veel vraag naar deze vorm van laden. Met de invoering van dit nieuwe beleid is het nu officieel toegestaan om elektrische voertuigen op te laden via een VPA, die vastgesteld wordt in een aanwijzingsbesluit. Het gebruik van een VPA is echter onderhevig aan strikte voorwaarden. Deze regeling biedt bewoners de mogelijkheid om gebruik te maken van hun eigen stroomvoorziening, wat financieel voordelig is en de noodzaak voor extra laadpalen in de openbare ruimte kan verminderen.

Een belangrijke kwestie is de aansprakelijkheid bij eventuele ongevallen door een kabel of kabelmat. Juridisch gezien is de eigenaar van de kabel(mat) aansprakelijk, niet de gemeente.

2.6 Groene stroom

Voor alle laadpunten op in de openbare ruimte wordt het gebruik van groene stroom als voorwaarde gesteld. Hiermee wordt energie bedoeld uit duurzame, hernieuwbare bronnen die in Nederland opgewekt wordt. Dit is geborgd binnen de concessieovereenkomst.

2.7 Benodigd aantal laadpunten in de openbare ruimte

Momenteel (december 2024) zijn er 374 publieke laadlocaties in Nissewaard. Dit aantal zal in de komende jaren snel moeten groeien. Een deel van de inwoners zal kunnen opladen op privéterrein. Echter, omdat Nissewaard relatief weinig woningen heeft met een eigen oprit of garage, zal een groot deel van de laadbehoefte van bewoners in de openbare ruimte liggen. Hier is met het opstellen van de plankaart met laadlocaties rekening gehouden.

Omdat duurzame mobiliteit nog volop in ontwikkeling is, is de precieze laadbehoefte in de toekomst onzeker. Toch zijn volgens de huidige prognoses nog veel meer laadpunten nodig om in de toekomstige laadbehoefte te voorzien. Om te voorzien in deze laadbehoefte is een forse toename van het totaal aantal laadpunten en daarmee ook publieke laadpunten nodig. Wel is de verwachting dat er verhoudingsgewijs minder laadpunten per elektrische auto nodig zijn dan in de huidige situatie (door o.a. de groeiende actieradius van elektrische voertuigen). In de prognoses is rekening gehouden met deze ontwikkelingen. Daarnaast zal de komende jaren ook de rol van snelladen binnen het systeem van elektrisch laden steeds prominenter worden. Snelladen kan de rol van normale (publieke) laadpunten weer enigszins drukken, bijvoorbeeld door ze te gebruiken als incidentele uitwijkmogelijkheid bij hoge bezetting.

De realisatie van een vooraf bepaald aantal laadpalen in het prognosejaar is niet ons doel. Het streven is om de groei van het aantal laadpunten precies in pas te laten lopen met de laadbehoefte.

3. Beleid realisatie reguliere openbare laadpunten

Dit hoofdstuk gaat in meer detail in op de aanleidingen en besluitvorming tot uitbreiding van het laadnetwerk, de criteria bij locatiekeuze en plaatsing van een laadpunt en de richtlijnen voor het gebruik van openbare laadpunten.

3.1 Uitbreiding van het laadnetwerk

Om te zorgen dat de laadpalen die in Nissewaard worden geplaatst optimaal worden gebruikt, worden laadpalen geplaatst wanneer er voldoende vraag is. Voor de plaatsing van een aangevraagde laadpaal geldt daarom een minimumafname van 7.200 kWh per jaar. Dit staat voor ongeveer 36.000 elektrisch gereden kilometers door één of meerdere auto's. Bewoners en werkenden in Nissewaard kunnen een aanvraag indienen voor uitbreiding van het laadnetwerk in de buurt van hun woning of werkplek. Daarnaast kan de gemeente op basis van inzicht in data besluiten om opdracht te geven tot uitbreiding van het laadnetwerk. Het proces van aanvraag en realisatie van nieuwe laadpunten wordt door middel van een aanvraagportaal (laadpaalnodig.nl) gestroomlijnd. Hierin is de actuele status zichtbaar voor gemeente en concessiehouder. Ook zijn taken en rollen helder en inzichtelijk voor gemeente en concessiehouder.

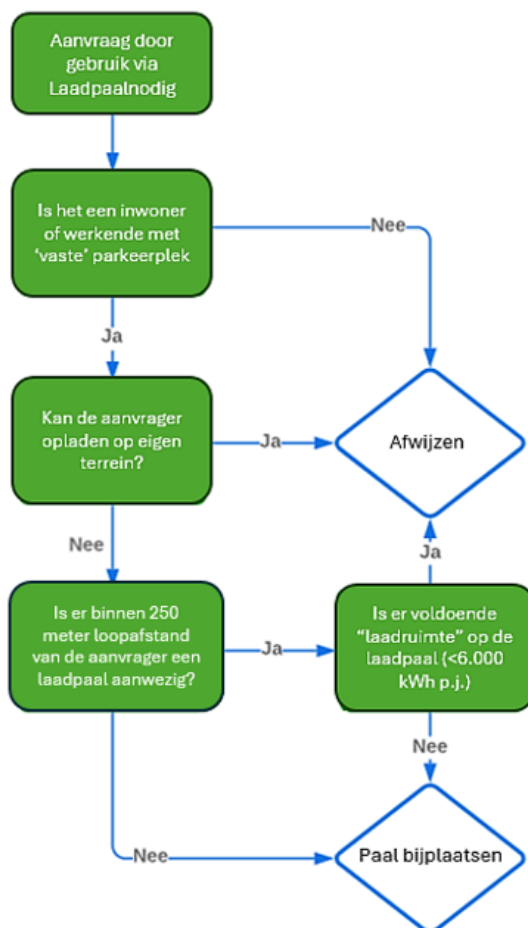
3.2 Werkwijze bij aanvraag

Eigenaren of gebruikers van een elektrische auto kunnen een verzoek tot "uitbreiding van het laadnetwerk" indienen. Eigenaren kunnen geen aanvraag doen voor een 'eigen' openbare laadpaal: openbare laadpalen zijn per definitie voor iedereen beschikbaar en bieden geen exclusief gebruik. In plaats daarvan kunnen gebruikers dus verzoeken om het openbare laadnetwerk uit te breiden.

Hierbij wordt getoetst:

- of de indiener een inwoner van Nissewaard, werkende in Nissewaard of een aanbieder van een elektrische deelauto met een vaste standplaats is;
- of de indiener geen gelegenheid heeft om te parkeren op eigen terrein waar een laadpunt geplaatst kan worden;
- of de indiener een elektrische auto heeft gekocht/geleased;
- of de indiener in het bezit is van een parkeervergunning, in geval van een aanvraaglocatie in gereguleerd-parkeren gebied. Zonder parkeervergunning kan geen laadpaal in de openbare ruimte aangevraagd worden; de aanvrager beschikt dan naar alle waarschijnlijkheid over parkeergelegenheid op eigen terrein.
- of binnen een loopafstand van 250 meter geen laadruimte (volgens gebruiksdata) is binnen de bestaande laadinfrastructuur;
- of de indiener in het bezit is van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Indien de indiener beschikt over een elektrische auto én een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken, dan wordt de laadpaal geplaatst tussen het gewone parkeervak en het invalideparkeervak. Bij de plaatsing van deze paal wordt dan geen extra laadvak afgekruid, aangezien het invalideparkeervak al op kenteken staat. Het reguliere parkeervak wordt afgekruid wanneer het verbruik hiertoe aanleiding geeft.

Als aan bovenstaande criteria wordt voldaan, volgt plaatsing van een nieuwe openbare laadpaal. Bij een plaatsing van een laadpaal wordt altijd rekening gehouden met de criteria voor het inrichten van een parkeervak en de criteria voor een locatiekeuze (deze zijn te vinden in respectievelijk bijlagen 2 en 6). Figuur 5 geeft de aanvraagprocedure weer in een beslisboom. Daaronder worden een aantal beslispunten nader toegelicht.



Figuur 5: Beslisboom bij behandeling verzoek tot uitbreiding van het laadnetwerk

Mogelijkheid tot Laden op Eigen Terrein

De gemeente Nissewaard hanteert de “Ladder van Laden” om laadopties voor elektrische voertuigen te stroomlijnen. Als een bewoner niet op eigen terrein parkeert, kan het alsnog aantrekkelijk zijn om te laden vanaf privéterrein. Dit kan via VPA, die we binnen bepaalde voorwaarden gaan toestaan.

Indien laden op eigen terrein niet mogelijk is, vormt semi-publiek laden een alternatief. Dit gebeurt op privaat terrein dat niet 24/7 toegankelijk is, waarbij de laadtarieven door de eigenaar worden bepaald. Als ook deze optie niet toereikend is, biedt de gemeente openbare laadpunten aan die 24/7 toegankelijk zijn, met tarieven die in regionale samenwerking met een concessiehouder zijn vastgesteld.

Gebruik van VPA

Wanneer laden op eigen terrein niet mogelijk is, kan een VPA worden gebruikt. Dit is toegestaan onder strikte voorwaarden, waarbij de veiligheid van gebruikers van de openbare ruimte gewaarborgd moet worden. De VPA stelt inwoners in staat hun voertuig vanaf hun eigen woning via een veilige, afgedekte kabelmat op te laden, ook als er een trottoir tussen ligt.

Laadruimte op bestaand openbaar laadpunt

De gemeente streeft naar optimaal gebruik van het bestaande laadnetwerk. Daarom wordt bekeken of de bestaande laadpunten genoeg ‘laadruimte’ biedt voor een nieuwe gebruiker. Het uitgangspunt is dat een laadobject laadruimte biedt als er nog 1 of meer laadvakken aanvullend gereserveerd kunnen worden en/of het verbruik lager ligt dan gemiddeld 500 kWh/laadpaal/maand en/of het aantal transactie lager is dan gemiddeld 50 transacties/laadpaal/maand. Per geval wordt daarnaast de omgeving, het type gebruikers en de aanvraag in ogenschouw genomen om te bepalen of de laadruimte ook daadwerkelijk leidt tot genoeg beschikbaarheid voor de e-rijders in de omgeving.

3.3 Werkwijze bij plaatsing laadpaal in opdracht van gemeente

De gemeente kan op basis van bestaand gebruik of verwacht gebruik in de toekomst, opdracht geven tot het plaatsen van een laadpaal in de openbare ruimte. Leidend criterium hierbij is dat de bestaande laadpalen een jaarlijks verbruik van 6.000 kWh hebben en/of gemiddeld 50 transacties per maand hebben. Uitgedrukt in kilometers betekent dit, bij een verbruik van 1 kWh per 5 km, dat er een minimale afstand van 36.000 elektrische kilometers per jaar gereden moeten worden voordat er een nieuwe laadpaal wordt geplaatst. Tabel 1 toont de verschillende situaties en bijbehorende criteria waarin de gemeente opdracht kan geven tot de plaatsing van een nieuwe laadpaal. In de volgende paragrafen worden deze verder toegelicht.

Tabel 1: Aanleidingen en criteria voor opdracht plaatsing laadpalen door de gemeente

Aanleiding opdracht tot plaatsing	Criterium
Intensief gebruik van bestaande laadpunten	Verwacht verbruik van ≥ 6.000 kWh/jaar gebaseerd op bestaand gebruik van: • gemiddeld ≥ 500 kWh/laadpaal/maand en/of • gemiddeld ≥ 50 transacties/laadpaal/maand
Verwachte vraag in nieuwbouw	Verwacht verbruik van ≥ 6.000 kWh/jaar gebaseerd op prognoses en/of toekomstige ontwikkelingen
Verwachte vraag van veelrijders	
Verwachte vraag in bestaande gebieden	
Verwachte positieve businesscase	

Plaatsen op basis van intensief gebruik van bestaande laadpunten

Indien laadpunten in een bepaald gebied veel 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. De concessiehouder houdt dit zelf ook actief bij. We zetten dan ook in op efficiëntie in het aanvraag- en werkproces, steeds vaker geïnitieerd door data gestuurde plaatsing

Plaatsen op basis van verwachte vraag gebiedsontwikkeling en reconstructie

Bij gebiedsontwikkeling en nieuwbouwprojecten zijn nog geen bewoners of aanvragers van laadpalen, maar die zijn wel te verwachten. In het inrichtingsplan of projectomschrijving voor de nieuwe wijk of het nieuwe project dient rekening gehouden te worden met locaties voor laadpalen. In plaats van wachten op aanvragen kan de gemeente opdracht geven een of meerdere laadpalen, ten tijde van oplevering van het gebied, te plaatsen.

Bij reconstructies en herinrichting van de openbare ruimte is bovenstaande ook relevant. Om de vervangingsopgave op een kosteneffectieve manier te kunnen oppakken worden de verschillende opgaven die in de openbare ruimte spelen integraal bekeken, en waar mogelijk wordt er werk-met-werk gemaakt. Laadinfrastructuur is één van die opgaven. Door vooruitlopend op de vraag al laadinfrastructuur (of mantelbuizen) te realiseren wordt voorkomen dat er onnodig degeneratie van de openbare ruimte plaatsvindt.

Plaatsen op basis van verwachte vraag voor veelrijders

Op locaties waar veel geladen zal worden voor bedrijfsvoering zoals o.a. voor stadsdistributie, taxi's of groepsvervoer kan de gemeente opdracht geven voor het plaatsen van één of meerdere laadpalen. De voorkeur en verwachting is echter dat een deel van de laadoplossingen voor deze doelgroepen zich op privaat terrein ('op depot') zullen bevinden. De gemeente zal, wanneer een private oplossing niet mogelijk is, verzoeken en aanvragen gezamenlijk beschouwen en op basis hiervan besluiten tot plaatsing van reguliere laadpunten.

Logistiek laden vereist een eigen aanpak en is nog in ontwikkeling, waarbij het momenteel achterloopt op het reguliere laadnetwerk. Deze sector vraagt om een krachtigere laadcapaciteit, aangezien het laadverbruik intensiever is.

Plaatsen op basis van verwachte vraag in bestaande gebieden

In gebieden waar het laadnetwerk nog niet toereikend is, maar wel te verwachten is dat er binnen afzienbare tijd meer openbare laadvraag komt, kan de gemeente op basis van beschikbare data en/of prognoses 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.

Plaatsen op basis van een verwachting door de gemeente

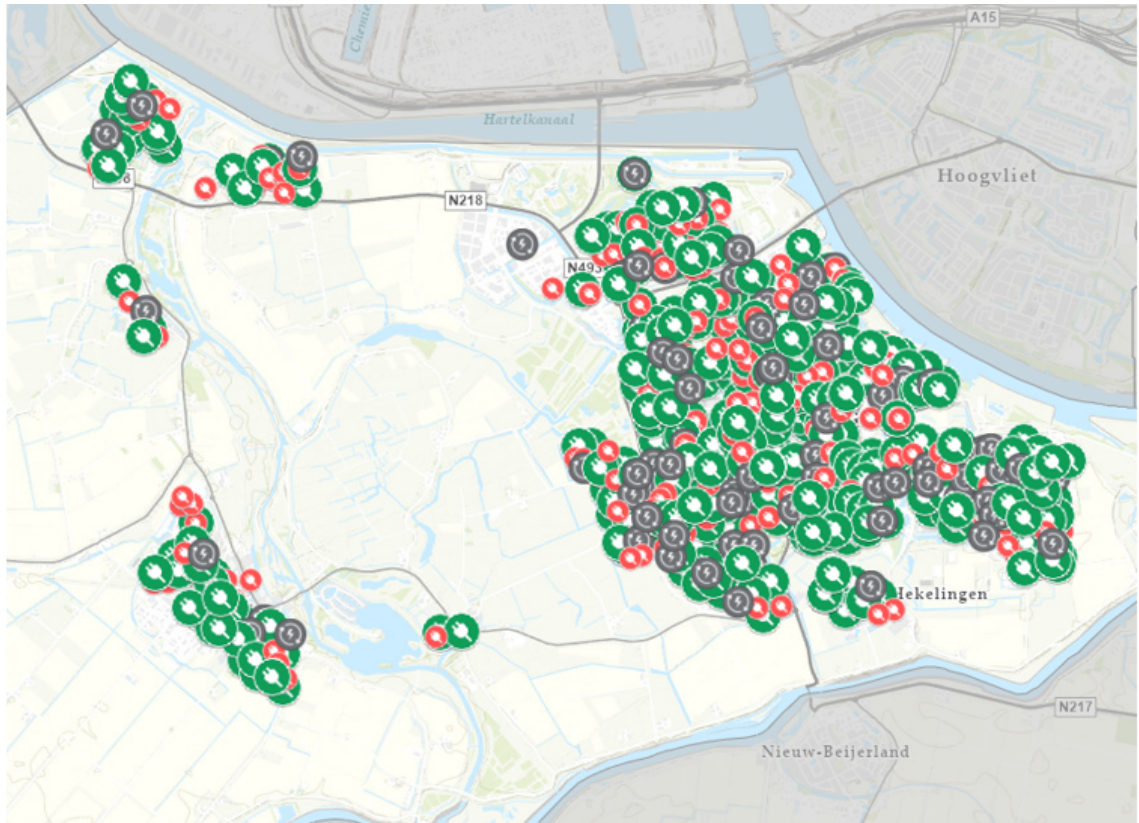
Op locaties waar veel bezoekers verwacht worden (sportaccommodatie, theater, bedrijventerreinen, etc.) of daar waar zgn. mobiliteitshubs geplaatst worden, kan de gemeente opdracht geven tot het plaatsen van een of meerdere laadpalen in de openbare ruimte. De positieve businesscase kan verwacht worden op basis van eigen inschatting door de gemeente of op basis van signalen uit het gebied.

3.4 Locatiekeuze en plaatsing openbare laadpunten

Het bepalen van een locatie van de laadpaal is maatwerk en moet aan een aantal criteria voldoen (zie bijlage Criteria locatiekeuze). Een locatie wordt door de ambtelijke verkeerscommissie (met daarin vertegenwoordiging van de politie) getoetst. Indien het verkeersoverleg niet akkoord is met de voorgestelde locatie, geven zij een alternatief aan. Anders wordt de voorgestelde locatie aangenomen.

Plankaart met laadlocaties en verzamelverkeersbesluit

Om voorbereid te zijn op de verwachte sterke groei van het aantal elektrische auto's hebben we als gemeente een plankaart opgesteld waarin we toekomstige laadlocaties hebben ingetekend. Locaties zijn op parkeervak-niveau ingetekend, voldoen zo goed mogelijk aan de criteria en zijn openbaar te vinden op de website van de gemeente. Door locaties van tevoren vast te stellen ontstaat vooraf er duidelijkheid voor alle betrokken partijen en wordt er veel tijdswinst in het realisatieproces geboekt.



Figuur 6: plankaart (Dec 2024) van huidige en toekomstige laadlocaties. De rode bolletjes zijn nieuw te realiseren laadlocaties, de grijze bolletjes zijn een lopende aanvraag en de groene bolletjes zijn reeds gerealiseerd. De kaart is via de website te raadplegen.

Inrichting laadvakken

Bij plaatsing van een reguliere laadpaal wordt standaard één parkeervak ingericht als laadvak zodat de laadpaal daadwerkelijk beschikbaar is voor elektrische auto's. Daarbij wordt het verkeersbesluit genomen voor twee laadvakken zodat, wanneer het verbruik van de laadpaal daartoe aanleiding geeft, eenvoudig het tweede laadvak ook ingericht kan worden. De laadvakken zijn bestaande parkeervakken zodat er geen extra parkeervakken gecreëerd hoeven te worden voor elektrische voertuigen. In sommige gevallen wordt bij plaatsing direct twee parkeervakken afgekruist, bijv. bij een hoge laadvraag en/of een grote groep gebruikers. De gemeente maakt deze afweging.

Het inrichten van laadvakken houdt in dat de parkeervakken worden voorzien van een kruis en tegel met oplaadsymbool en een verkeersbord (E08o, of E04 met onderbord 'Opladen elektrische voertuigen', zie bijlage Inrichting laadvakken).

De parkeervakken bij laadpalen in het openbare gebied worden niet 'op kenteken' gereserveerd, zodat de laadpalen voor alle elektrische auto's te gebruiken te zijn. Uitzondering hierop zijn personen die een parkeerplaats op kenteken hebben (bijvoorbeeld een gehandicaptenparkeerplaats). Zij behouden deze parkeerplaats als zij elektrisch gaan rijden. In dat geval wordt de laadpaal geplaatst bij het 'eigen' parkeervak en kan het parkeervak ernaast ook ingericht worden als publiek laadvak wanneer hier vraag naar ontstaat. Wanneer de gehandicaptenparkeerplaats (om verschillende redenen) komt te vervallen, wordt per casus bekeken of het bestaande laadvak ook moet komen te vervallen.

Clustering van laadpalen en laadpleinen

Op locaties met een geconcentreerde hoge vraag kunnen bestaande aansluitingen uitgebreid worden met extra laadpalen of besloten worden tot plaatsing van een laadplein (waar meer dan twee laadpunten gerealiseerd worden op één netaansluiting). In de uitbreiding van het openbare laadnetwerk zullen de komende jaren losse laadpalen op bepaalde (strategische) locaties uitgroeien tot een clustering van enkele laadpalen, wanneer hier voldoende laadvraag in voor ontstaat.

Gebruik laadpunt

Openbare laadpunten en -vakken kunnen door alle gebruikers van elektrische voertuigen worden gebruikt om op te laden. Wanneer het laadvak is afgekruist en het onderbord met een pijl naar het afgekruiste laadvak wijst (en het verkeersbesluit dit ook zo aanwijst), is het parkeervak juridisch gezien alleen toe-

gankelijk voor elektrische auto's. Wanneer er een niet-elektrische auto op het laadvak staat, kan hierop worden gehandhaafd en beboet. Het criterium voor het gebruik van het laadvak is dat de stekker van de auto is aangesloten op een laadpunt. Wanneer de auto is opgeladen, wordt verwacht dat de elektrische rijder binnen een redelijke termijn en op een redelijk tijdstip de auto loskoppelt en verplaatst, zodat het laadpunt beschikbaar komt voor een andere elektrische rijder. Wanneer dit niet gebeurt, spreken we van laadpaalkleven.

Nog te ontwikkelen: Beleid op Laadpaalkleven

Uit de gebruiksdata van het bestaande openbare laadnetwerk blijkt dat tot nu toe excessief laadpaalkleven nog niet op grote schaal gebeurt. Dat neemt niet weg dat laadpaalkleven door gebruikers als belemmerend wordt ervaren. Het is van belang om laadpaalkleven te blijven monitoren, zeker bij steeds hogere bezetting van het laadnetwerk. Negatieve en positieve prikkels om de auto te verplaatsen zullen mogelijk worden ingezet om excessen in laadpaalkleven (>24 uur aangesloten) tegen te gaan. Door gebruikers te attenderen dat de auto vol is, kan de laadpaal weer sneller beschikbaar gemaakt worden voor een volgende elektrische auto. Daarnaast geloven we dat het veelal het eenvoudigst is als bewoners onderling in contact blijven om het gebruik van de openbare laadpaal met elkaar te afstemmen. Wanneer er voor andere gebruikers overlast ontstaat, bestaat de mogelijkheid om met handhaving een laadpaalklever aan te spreken. Wanneer laadpaalkleven grotere vormen gaat aannemen, zullen we een aanpak verder verscherpen, in overleg met de regio en de concessiehouder.

Dienstverlening

Als gemeente Nissewaard moedigen we de transitie naar elektrische auto's aan. We kunnen de laadpalen echter niet zelf plaatsen. Voor het plaatsen van openbare laadpalen (tot 50 kWh) heeft de gemeente een concessieovereenkomst afgesloten met Equans. De gemeente bepaalt waar de laadpalen geplaatst mogen worden, maar de daadwerkelijke plaatsing, exploitatie en beheer wordt geregeld door Equans. Hierdoor verloopt de communicatie omtrent laadpalen ook niet hoofdzakelijk via de gemeente Nissewaard. Equans verzorgt de communicatie rondom aanvragen en storingen.. Dit vindt op de volgende manieren plaats:

1. **Storingen.** Als een laadpaal een storing heeft en daardoor niet goed naar behoren werkt, kan een gebruiker op twee manieren in contact komen met Equans. De eerste manier is om een QR-code op de achterkant van een laadpaal te scannen. De gebruiker kan vervolgens een online storingsformulier opsturen naar Equans. De tweede manier is om het storingsnummer van Equans te bellen, dat weergegeven is op de achterkant van een laadpaal.
2. **Aanvragen** via <https://www.laadpaalnodig.nl/>. Als een aanvrager van een laadpaal via Laadpaalnodig een aanvraag gedaan heeft, wordt hij of zij via e-mails op de hoogte gehouden van de stand van zaken omtrent de aanvraag. De aanvrager kan ook zijn aanvraag volgen op de website van Laadpaalnodig via het aanvraagnummer.
3. **Vragen over de voortgang, vertragingen en vervanging van laadpalen.** Equans regelt het proces van aanvraag tot realisatie. De gemeente is enkel verantwoordelijk voor het verlenen van toestemming voor een bepaalde locatie, via het nemen van een verkeersbesluit. Alle overige vragen die betrekking hebben op het aanvraagproces zoals o.a. de voortgang, vertragingen en vervanging van laadpalen kunnen aan Equans gesteld worden via e-mail.

Equans is het aanspreekpunt voor de meeste vragen over laadpalen. De gemeente is aan zet als het gaat om:

1. **Het behandelen van een bezwaar op een verkeersbesluit** omtrent het reserveren van een parkeervak voor een laadpaal. Op een verkeersbesluit kan een inwoner een bezwaar indienen. Alle communicatie rondom het bezwaar zal via de gemeente lopen, Equans heeft geen rol in de bezwaarprocedure.
2. **Vragen m.b.t het beleid van de gemeente.** Als een inwoner geen vraag heeft over een aanvraag, maar een vraag heeft m.b.t. het beleid omtrent laadpalen kan de inwoner de gemeente bereiken op het telefoonnummer: [140181](tel:140181) of het e-mailadres: gemeente@nissewaard.nl.

Bijlage 1 - Begrippenlijst

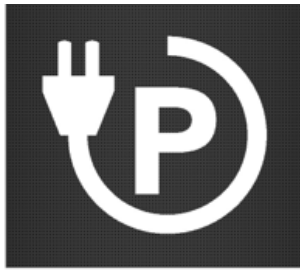
Nissewaard hanteert definities in lijn met de begrippenlijst die RVO 2021 heeft gepubliceerd

Charge Point Operator (CPO)	Exploitant van laadpunten. Gemeente Nissewaard beoogt een commerciële leverancier de concessie voor plaatsing, beheer en exploitatie voor laadpunten in de openbare ruimte te gunnen. De CPO baseert zijn businesscase op de exploitatie van de laadpunten.
E-rijder	De gebruiker (niet per definitie de eigenaar) van een elektrische auto.
Elektrische auto	Een personenauto, conform de Wegenverkeerswet, die rijdt op elektriciteit en voorzien zijn van een stekker om op te laden. Elektrische auto's op waterstof vallen voorsnog buiten het beleid omdat deze niet met een laadpaal van elektriciteit worden voorzien.
Energie (in kWh)	Grootte voor de benodigde energie, uitgedrukt in kilowattuur (kWh). 1 kWh is de hoeveelheid energie die nodig is om 1 uur lang 1 kW vermogen te leveren.
Groene stroom	Energie uit duurzame, hernieuwbare bronnen die in Nederland opgewekt wordt.
Laadlocatie	Plaats waar opgeladen kan worden, op één of meer laadvakken die voorzien zijn van een laadobject.
Laadobject	Zelfstandig plaatsbaar object met één of meerdere laadpunten. Standaard is momenteel een laadpaal met twee laadpunten
Laadpaal	Laadobject in de vorm van een laadpaal met twee laadpunten.
Laadplein	Een verzameling van meer dan 2 laadpunten die zijn aangesloten op dezelfde netaansluiting en met één <i>user-interface</i>
Laadpunt	De elektrische energie aan het voertuig wordt geleverd via een laadpunt, de elektrische aansluiting op een laadstation (is in Nissewaard meestal een laadpaal).
Laadvak	Parkeervak dat uitsluitend gereserveerd is voor het opladen van elektrische voertuigen door middel van een verkeersbesluit.
Laadvermogen (in kW)	Grootte voor het vermogen (de hoeveelheid energie die per tijdseenheid geleverd wordt). In de context van elektrische auto's wordt gesproken van kilowatt (kW), waarbij 1 kW = 1000 W = 1000 joule/seconde.
Ladder van laden	Dit is de voorkeursvolgorde van laden die Nissewaard hanteert, zoals beschreven het beleidsdocument.
Light Electric Vehicle (LEV)	Verzamelnaam voor voertuigen lichter dan een regulier personenauto of motorfiets. Hierbij kan gedacht worden aan e-scooters of elektrische 'brommobielen' zoals de Birò.
Nationale Agenda Laadinfrastructuur	De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is de beleidsagenda die dient te waarborgen dat er voldoende laadinfrastructuur is om de transitie naar elektrisch vervoer te faciliteren. De NAL zet in op regionale samenwerking.
Netaansluiting	De verbinding tussen het net (hoofdelektriciteitskabel) en het laadobject, voorzien van een stroommeter en EAN-nummer.
Openbaar laadpunt	Laadpunt in de openbare ruimte dat 24/7 beschikbaar is voor iedere gebruiker. Gesitueerd aan een parkeervak, dat eventueel door middel van een verkeersbesluit wordt gereserveerd als laadvak.
Regulier laadpunt	Laadpunt(en) voor elektrische auto's met een wisselstroom (AC) laadvermogen per laadpunt van 3,7 kW tot en met 22 kW.
Semi-openbaar laadpunt	Een laadpunt dat is opengesteld voor publiek, op een private locatie. Dit kan bijvoorbeeld bij parkeergarages, tankstations of bij retail- en horecalocaties zijn. Er kunnen beperkingen gelden, qua toegangstijden en bijvoorbeeld de vereiste om bepaalde producten/diensten af te nemen.
Slim laden / smart charging	Smart charging of slim laden is een 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.
Snellader	Laadobject met een laadvermogen van 50 kW of hoger waarmee elektrische auto's in korte tijd bijgeladen kunnen worden.
Verlengde Private Aansluiting (VPA)	Een VPA is een verlengde stroomaansluiting van een woning naar een parkeerplaats voor de deur, waarmee bewoners hun elektrische voertuig via eigen stroom kunnen opladen, zelfs als er een trottoir tussen ligt.
Zakelijke veelrijder	Gebruiker die een (elektrische) auto gebruikt als onderdeel van de bedrijfsvoering, bijvoorbeeld in de zakelijke dienstverlening, voor het professioneel vervoer van personen (taxi's, onderwijs- en zorgvervoer), goederen (bezorgdiensten, bevoorrading winkels/horeca), rijdende diensten (rijtscho- len).

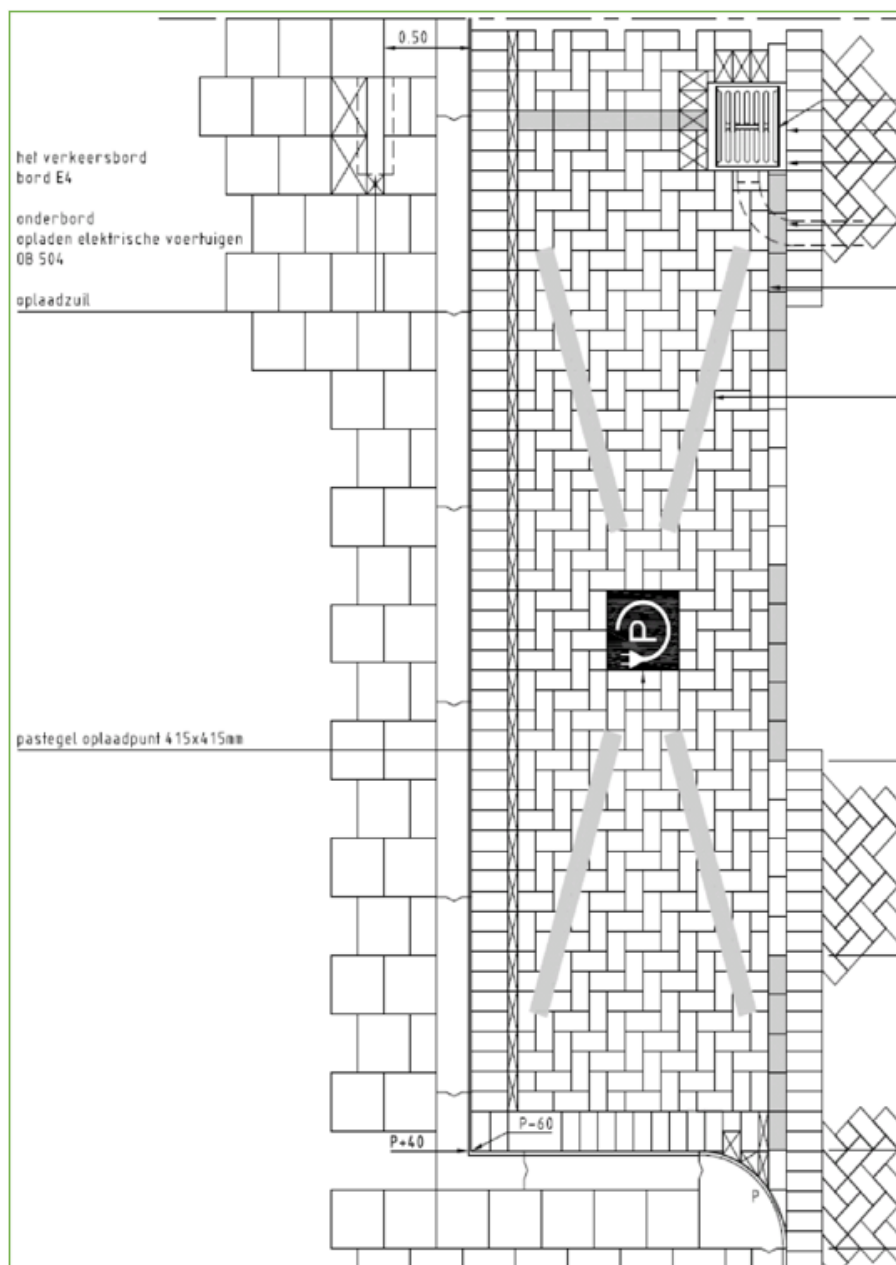
Bijlage 2 – Inrichting laadvakken

Voor de inrichting van de laadvakken op straat is een standaard inrichting gemaakt, die ook in de "Leidraad Inrichting Openbare Ruimte" (LIOR) is opgenomen. De beschrijving hier volgt LIOR, die leidend is, waardoor alle speciaal gemarkeerde parkeervakken eenzelfde inrichting hebben of krijgen. De standaard inrichting zit er als volgt uit:

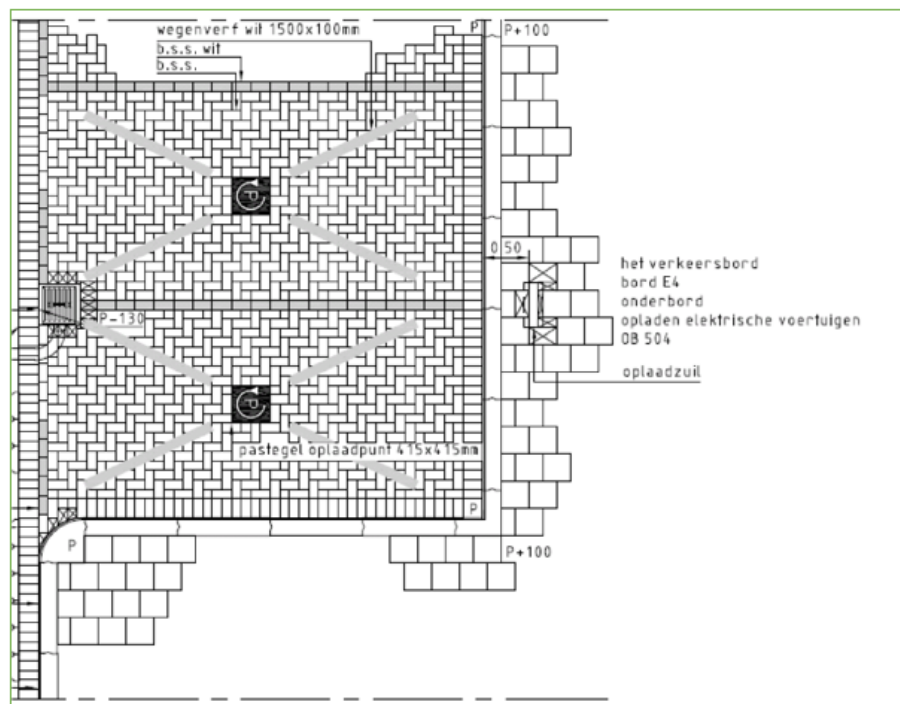
- de laadpaal wordt geplaatst op de scheidingslijn tussen twee parkeervakken (laadvakken)
- het verkeersbord wordt bij voorkeur zo dicht mogelijk geplaatst tegen de laadpaal, opdat er één element in de buitenruimte wordt geplaatst;
- het verkeersbord bestaat uit het bord E08o en een onderbord met twee pijlen wijzend naar beide laadvakken (of in voorkomende gevallen, één pijl); Hoewel niet de voorkeur, kan ook de oudere combinatie E04 met onderbord 'Opladen elektrische voertuigen' en pijlen worden geplaatst.
- het verkeersbord met onderbord wordt technisch als één bord uitgevoerd;
- het verkeersbord wordt aan de achterkant afgewerkt of afgedekt;
- het laadvak wordt voorzien van een kruis;
- in het midden van elk laadvak wordt een oplaadsymbool geplaatst (zie Figuur 1). Bij elementenverharding wordt het symbool als tegel (40 x 40 cm) geplaatst en bij asfaltverharding als thermoplast;
- rondom de laadvakken wordt - indien nog niet aanwezig - belijning aangebracht;
- Figuur 2 en Figuur 3 tonen de inrichting van een langsparkeervak respectievelijk een haaksparkeervak als laadvak.



Figuur 1: Oplaadsymbool dat in het midden van het laadvak wordt geplaatst als tegel.



Figuur 2: Inrichting laadvakken bij langsparkeren, met bord E04 of E08o



Figuur 3: Inrichting laadvakken bij haaksparkeren E04 of E08o

Bijlage 3 – Aanvraag- en realisatieproces laadpaal

Tijdens de Equans concessie (1 juli 2021 t/m 30 juni 2024, en daarna verlengd met anderhalf jaar) is het proces van plaatsing 'op straat' onder te verdelen in 10 fases. De werkzaamheden worden zoveel mogelijk bij de concessiehouder gelegd:

1. De aanvraag (het verzoek tot uitbreiding van het laadnetwerk) wordt gedaan door de e-rijder via het aanvraagportaal www.laadpaalnodig.nl. De aanvraag wordt in behandeling genomen door de concessiehouder. De concessiehouder beoordeelt de aanvraag; controleert of de aanvraag compleet is (aankoopbewijs, leaseovereenkomst, parkeervergunning, toewijzende beschikking gehandicaptenparkeerplaats) en of er sprake is van eigen parkeergelegenheid waar geladen kan worden
2. Indien de aanvrager beschikt over een elektrische auto én een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken, dan wordt de laadpaal geplaatst bij deze parkeerplaats en worden beide parkeervakken bestemd tot laadvak. De laadvakken zijn een combinatie van een gehandicaptenparkeerplaats met laadmogelijkheid en een laadvak voor het laden van overige elektrische auto's.
3. Vervolgens kijkt de concessiehouder of er een bestaande laadpaal binnen 250 meter loopafstand van het aanvraagadres staat en of bij deze laadpaal nog ruimte is om een nieuwe aanvrager naar te verwijzen. Indien dit het geval is, wordt de aanvrager naar deze laadpaal verwezen.
4. Staat er nog geen laadpaal binnen 250 meter loopafstand of staat er een laadpaal waar het verbruik gemiddeld (ruim) boven 500 kWh/per laadpunt/per maand ligt, dan maakt de concessiehouder een locatievoorstel voor het plaatsen van een laadpaal.
5. Dit locatievoorstel wordt ter beoordeling en goedkeuring voorgelegd aan de gemeente.
6. Indien de gemeente akkoord is met de locatie voor de laadpaal, krijgt de concessiehouder de opdracht een offerte aan te vragen bij de netbeheerder. Indien de gemeente niet akkoord is met de locatie doet zij een alternatief locatievoorstel aan de concessiehouder. Vanuit haar eindverantwoordelijkheid voor de openbare ruimte beslist de gemeente te allen tijde over de locatie.
7. De gemeente maakt, na goedkeuring van de locatie door de netbeheerder, een verkeersbesluit voor de 2 parkeervakken bij de laadpaal. Dit besluit wordt op de voor de gemeente gebruikelijke wijze gepubliceerd in het Gemeenteblad. Om het plaatsingsproces te versnellen nemen we als gemeente een verzamel-verkeersbesluit voor toekomstige laadlocaties vooruitlopend op de aanvraag.
8. De concessiehouder bereidt, met de netbeheerder en evt. onderaannemers, de aansluiting en plaatsing van de laadpaal voor.
9. Als de laadpaal geplaatst is doet de concessiehouder een technische test (SAT) en wordt de laadpaal opgeleverd.
10. De concessiehouder levert het SAT-formulier aan bij de gemeente via het aanvraagportaal.

Alle hierboven vermelde acties van concessiehouder en gemeente verlopen via het aanvraagportaal www.laadpaalnodig.nl. Hierdoor is inzichtelijk in welke fase een aanvraag zich bevindt. Alle correspondentie, kaarten, foto's e.d. worden hier ook in opgenomen, zodat voor alle partijen duidelijk is wat de status en het verloop van de aanvraag is.

Volgens het *Besluit bouwwerken leefomgeving* (Bbl, artikel 2.27 lid 2, onder i jo. artikel 2.29, lid p, onder 2°) is het plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen vergunningsvrij. Laadpalen worden aangemerkt als bouwwerken voor openbare voorzieningen, waarvoor geen omgevingsvergunning vereist is. Dit vereenvoudigt het plaatsingsproces en bevordert de beschikbaarheid van laadinfrastructuur voor bewoners en bezoekers van de gemeente.

De gemeente dient een ingraafvergunning te verlenen aan de netbeheerder om de aansluiting mogelijk te maken. De inrichting van het laadvak, zijnde het afkruisen van het vak, de plaatsing van het verkeersbord met onderbord en de tegel met oplaadsymbool, zal door de concessiehouder uitgevoerd worden.

Voorwaarden en eisen voor Verlengde Private Aansluiting (VPA)

Door middel van een VPA kan een laadkabel veilig over het trottoir worden geleid om elektrische voertuigen op te laden. Om het gebruik van elektrische voertuigen te stimuleren, staat de gemeente het gebruik van kabelmatten onder bepaalde voorwaarden toe. Hieronder vindt u de voorwaarden en eisen waaraan een VPA en kabelmat moeten voldoen.

Voorwaarden voor het leggen van een oplaadkabel over de stoep

U mag een oplaadkabel over de stoep leggen naar uw voertuig op een openbare parkeerplaats, mits de volgende voorwaarden zijn vervuld:

- U beschikt niet over een eigen oprit of garage,
- Enkel een stoep scheidt uw woning van de parkeerplaats; openbaar groen, rijbanen of fietspaden mogen niet worden overgestoken,

- De kabel en kabelmat moeten in een rechte lijn liggen en mogen niet over druk belopen trottoirs gaan, zoals die in winkelgebieden of andere intensief gebruikte trottoirs of voetgangerszone,
- Het oplaadpunt bevindt zich op eigen terrein en op de begane grond,
- De parkeerplaats blijft vrij toegankelijk voor anderen; er kunnen geen parkeerprivileges worden geclaimd,
- De oplaadkabel is CE-gemarkeerd en in goede staat,
- Na gebruik haalt u de oplaadkabel en kabelmat weg en slaat deze op eigen terrein op.

Eisen aan de kabelmat

Om de veiligheid van voetgangers te waarborgen, moet de kabelmat voldoen aan de volgende eisen:

- De gehele kabel die op de stoep ligt, moet worden afgedekt met de kabelmat.
- De kabelmat mag maximaal 10 meter lang zijn.
- De kabelmat mag geen overlast of gevaar veroorzaken, ook niet voor ouderen of mindervaliden.
- De kabelmat mag niet glad zijn, zelfs niet bij regen.
- De kabelmat mag maximaal vijf millimeter hoog zijn en moet een aflooprand hebben.
- De kabelmat moet voorzien zijn van geel-zwarte strepen.

Bijlage 4 – Beheer en onderhoud

Opheffing, verplaatsing en herbestratingswerkzaamheden

Het verwijderen of verplaatsen van laadpalen zal zo veel mogelijk beperkt moeten worden, vanuit kostentechnische overwegingen. Verplaatsingen als gevolg van het verhuizen van de elektrische rijder zal alleen leiden tot verplaatsing van de laadpalen indien dit vanuit de parkeerdruk strikt noodzakelijk is. De voorkeur is echter de laadpaal te laten staan voor openbaar gebruik, mede in het licht van de verwachte toename van het aantal elektrische auto's. Een optie is om het laadvak weer voor alle voertuigen beschikbaar te maken door de desbetreffende pijl af te plakken en de belijning terug te draaien.

Verplaatsingen als gevolg van herinrichtingen in de buitenruimte of herbestratingswerkzaamheden als gevolg van gepland projectmatig onderhoud komen in principe ten laste van de veroorzaker, in casu de opdrachtgever van de herinrichting of beheerder. Opdracht voor een herinrichting wordt verstrekt door beheer (integraal projectleider) aan het team projectleiding. Budget wordt op basis van een voorcalculatie door ruimtelijke realisatie beschikbaar gesteld waarmee de projectleider de financiële ruimte krijgt om het project (en de gestelde eisen zoals het verplaatsen van een laadpaal) uit te voeren. In overleg met de concessiehouder wordt de laadpaal tijdelijk verwijderd en weer teruggeplaatst. De concessiehouder maakt hiervoor een offerte voor de opdrachtgever (projectleider).

Bijlage 5 – Juridische aspecten

Laadobjecten in de openbare ruimte worden op aanvraag dan wel in opdracht van gemeente Nissewaard door een concessiehouder geplaatst. Na een doorlopen aanbesteding samen met andere gemeenten in de provincie Zuid-Holland en Zeeland heeft de gemeente een concessieovereenkomst met de concessiehouder gesloten voor het realiseren van laadpalen in de openbare ruimte. In de concessieovereenkomst zijn de afspraken en condities vastgelegd waaronder de uitvoering door de concessiehouder dient plaats te vinden.

Ten aanzien van het plaatsingsproces geldt dat de van toepassing zijnde regelgeving, waaronder regelgeving ten aanzien van privacy en data nageleefd dient te worden. Op de laadobjecten zal geen opstalrecht gevestigd worden.

De gemeente is juridisch eigenaar van de laadpalen, de concessiehouder is economisch eigenaar.

Handhaving van het gebruik van de laadvakken gebeurt door Openbare Orde en Veiligheid. Tevens kan de verkeerspolitie handhavend optreden bij foutief gebruik van de laadvakken in openbaar gebied.

De handhavingsinzet van Openbare Orde en Veiligheid wordt gezien als regulier werk en wordt derhalve in de reguliere handhavingsrondes meegenomen.

Laden vanuit eigen woning

Met een VPA is het, onder voorwaarden, toegestaan om met kabelmatten een laadkabel veilig over het trottoir te leggen voor het opladen van elektrische voertuigen. Hiervoor volgt nog een afzonderlijk aanwijzingsbesluit.

Verantwoordelijkheid en Aansprakelijkheid

Als er door uw kabel of kabelmat een ongeluk plaatsvindt, bent u als gebruiker verantwoordelijk. De gemeente is niet aansprakelijk voor (ietsel)schade, ook niet voor schade aan derden. Leg de kabel en kabelmat dus veilig neer.

Bijlage 6 – Criteria locatiekeuze

Voor het plaatsen van een laadpaal moet een locatie gekozen worden. Hiertoe dient met een aantal criteria rekening worden gehouden:

- De loopafstand van de woning van de aanvrager tot de laadpaal is maximaal 250 meter (2-3 minuten).
- Er ligt een geschikte laagspanningskabel, bij voorkeur binnen 25 meter. Een langere afstand geeft aanzienlijke meerkosten.
- Het voorkomen van belemmering van het overige verkeer. Het trottoir moet na plaatsing van het oplaadobject+bebording minimaal 120 cm doorgang bieden. In uitzonderingsgevallen en in overleg met de concessieverlener kan dit terug tot uiterlijk 90 cm.
- Geen (grote) bomen in de nabijheid van de locatie van de laadpaal, om problemen met de benodigde kabels en kans op beschadiging van de boomwortels te voorkomen.
- Vindbaarheid (zichtbaarheid) van de laadpaal.
- Niet plaatsen op een smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad, in verband met de verkeersveiligheid.
- Bij voorkeur niet plaatsen voor een raam/deur van een woning of schutting, in verband met lichthinder.
- Bij voorkeur plaatsen in parkeerkoffers (een cluster parkeerplaatsen bestaande uit een inrit aan de straatzijde met aan beide zijden haaksparkeerplaatsen).

De gemeente behoudt het recht gemotiveerd af te wijken van de opgenomen criteria.