

Beleidskader opladen elektrische voertuigen Voorne aan Zee 2024

Samenvatting

Een belangrijke manier om CO₂-uitstoot verder te verminderen is mobiliteit: Eén derde van de CO₂-uitstoot en ongeveer een kwart van de luchtverontreiniging in het stedelijk gebied wordt veroorzaakt door mobiliteit en transport. Een belangrijk onderdeel van de overgang naar uitstootvrije mobiliteit is de verdere uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Dit laadkader beschrijft hoe dit tot stand komt.

In de voormalige gemeenten was vooral vraaggestuurde plaatsing van laadpalen belangrijk. Er is behoefte ontstaan om laadpalen te kunnen plaatsen op basis van gebruiks- en verbruiksdata (datagestuurd plaatsingsbeleid) vanwege de verwachte groei van het aantal elektrische auto's in de gemeente.

In de periode 2025-2030 zal het aantal elektrische auto's naar verwachting beperkt groeien. Het aandeel elektrische auto's groeit echter na 2030 flink door, zelfs nog iets sneller dan eerder gedacht. Elektrische auto's worden steeds beter, zowel financieel, als wat betreft de actieradius. De groei van het aantal elektrische auto's leidt tot een grotere behoefte aan laadruimte. Dit probleem wordt deels opgelost door het efficiënter gebruik van de bestaande laadinfrastructuur, maar er zullen ook meer laadpunten in de gemeente bij moeten komen. Een van de oorzaken van de groeiende laadbehoefte is de groeiende markt en het aanbod van tweedehands elektrische auto's. De korte levertijden van deze auto's voor inwoners zorgen ervoor dat er sneller gereageerd moet worden op het plaatsen van laadpunten. De groeiende vraag naar laadpunten brengt kansen met zich mee, zoals een verbeterde businesscase en innovaties.

Daarnaast zijn er ook uitdagingen zoals de combinatie met de energietransitie en de ruimtelijke inpassing van een groot aantal laadpunten in de gemeente.

De gemeente denkt dat het bijladen onderweg door snelladers voornamelijk aan de markt kan worden overgelaten, inclusief de realisatiekosten. De gemeente kan het aantal snelladers uitbreiden op strategische locaties, waar de vraag groter is dan het aanbod aan reguliere laders.

Als er genoeg vraag is naar het opladen van elektrische voertuigen, wordt een reguliere laadpaal geplaatst. Het plaatsen van laadpunten wordt voortgezet en is een combinatie geworden van aanvragen door EV-rijders, analyse van gebruik bestaande palen en een prognose van laadbehoefte per gebied. Wanneer de druk op een laadpaal hoog is, wordt er bijgeplaatst. Wanneer een nieuwe EV-rijder een aanvraag doet, wordt er gekeken of er binnen 200 meter loopafstand al een laadpunt is met ruimte om te laden. Als dit het geval is, wordt de EV-rijder doorverwezen naar deze laadpaal.

Belangrijke randvoorwaarden voor het openbare laadnetwerk blijven. Zo wordt er gebruik gemaakt van groene stroom en kan de laadinfrastructuur door middel van flexibele aansturing worden ingezet om het energienet beter te benutten. Op plekken waar veel geladen zal worden, bijvoorbeeld in een bedrijfsvoering zonder vaste parkeerplek, kan de gemeente een opdracht geven voor het plaatsen van één of meerdere laadpalen.

De locatie en het plaatsen van de openbare laadpunten zijn afhankelijk van de situatie en moeten zorgvuldig worden afgewogen. Er is ook een standaard inrichting voor de parkeerplaatsen bij het laadpunt. Op de plekken komt een kruis, laadtegel en een verkeersbord (RVV-bord E4 met onderbord 'Opladen elektrische voertuigen' of RVV-bord E8c). In sommige gevallen kan worden afgeweken van deze standaardinrichting.

Dit document vervangt de beleidskaders over laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen van de voormalige gemeenten Brielle, Hellevoetsluis en Westvoorne.

Begrippenlijst

EV-rijder/ gebruiker van een elektrisch voertuig:

De gebruiker (niet per definitie de eigenaar) van een elektrisch voertuig.

Elektrisch voertuig:

Een voertuig dat in de openbare ruimte via een laadpaal kan worden opgeladen omdat het voertuig hier technisch toe in staat is, waaronder een elektrische (personen)auto, -bestelbus, -motorfiets, Light Electric Vehicle (zoals de e-scooter of Birò) of Plug-in hybride elektrische auto en op basis van het parkeerbeleid mag worden geparkeerd op een openbaar parkeervak.¹

Verlengd Private Aansluiting (VPA):

Bij het Verlengd Privaat Aansluitpunt [VPA] wordt een oplaadpunt in de openbare ruimte gevoed door een kabel die wordt aangesloten 'achter' de elektriciteitsmeter van een woonhuis of bedrijfspand.

Voor zover in deze begrippenlijst een definitie ontbreekt, wordt in beginsel aansluiting gezocht bij gehanteerde begrippen uit de publicatie door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO).²

Inleiding

Het gemeentelijk duurzaamheidsbeleid heeft als doel het energieverbruik te verminderen en het gebruik van duurzame energiebronnen en bouwmaterialen te vergroten. Het Klimaatakkoord en het Energieakkoord zijn hierin leidend.³

Mobiliteit speelt hierbij een belangrijke rol. Eén derde van de CO₂-uitstoot en ongeveer een kwart van de luchtverontreiniging in het stedelijk gebied komt door mobiliteit en transport.

De Nederlandse overheid streeft ernaar de stedelijke mobiliteit volledig emissievrij te maken. Als gevolg hiervan zorgt de gemeente Voorne aan Zee voor voldoende oplaadmogelijkheden, zodat men kan blijven rijden.

De gemeente Voorne aan Zee wil bijdragen aan het behalen van klimaatdoelstellingen en de luchtkwaliteit in de gemeente verbeteren. Het is daarom belangrijk dat de beschikbare laadinfrastructuur in de pas blijft lopen met de groei van het elektrisch rijden. Het uitgangspunt is dat laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de overgang naar elektrisch rijden. De gemeente ontwikkelt hiervoor beleid en zorgt voor voldoende laadinfrastructuur in de gemeente.

De gemeente zal een grotere rol gaan spelen als opdrachtgever voor het plaatsen van laadpunten om de verwachte grote vraag naar elektrisch rijden en opladen bij te kunnen houden. Ook kunnen inwoners nog steeds aanvragen doen voor uitbreiding van het laadnetwerk.

Er is sprake van een voortdurende ontwikkeling van elektrische auto's en laadfaciliteiten. Dit beleidskader is een vernieuwde versie van de richtlijnen van de voormalige gemeenten. Als er aanpassingen nodig zijn vanwege technologische ontwikkeling of sterk gewijzigde vraag, zal het kader weer worden aangepast.

De gemeente Rotterdam heeft in 2020 een aanbesteding gehouden voor plaatsing van oplaadpalen in de openbare ruimte. De gemeente Voorne aan Zee heeft wegens succes van eerdere concessies (2014 en 2016) besloten om ook hieraan deel te nemen.

Belangrijkste redenen hiervoor zijn:

Hiermee wordt met ruim 30 gemeenten samengewerkt aan kennisdeling en worden schaalvoordelen behaald;

Hiermee faciliteert de gemeente duurzame mobiliteit;

De voorgaande aanbestedingen zijn zeer positief verlopen en de verwachting is dat bij deze aanbesteding dat ook het geval is.

Het Rotterdamse beleidskader is uitgangspunt geweest voor de concessie in 2020.⁴

Leeswijzer

1) Elektrische voertuigen op waterstof vallen vooralsnog buiten het beleidskader omdat deze voertuigen niet met een laadpaal van elektriciteit worden voorzien.

2) "Laden van elektrische voertuigen. Definities en toelichting," Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), Versie: januari 2021.

3) "Klimaatakkoord," Den Haag, 28 juni 2019 en "Energieakkoord voor duurzame groei," rapport 2013 (SER).

4) Voor dit beleidskader is zoveel als mogelijk aansluiting gezocht bij het plaatsingsbeleid van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen van de gemeente Rotterdam ("Kader voor de plaatsing van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen," gemeente Rotterdam, 20 mei 2021.) Daar waar nodig is de inhoud van het Rotterdamse beleidskader aangepast naar de specifieke situatie binnen de gemeente Voorne aan Zee en is er invulling gegeven aan lokaal beleid (beleid couleur locale).

In hoofdstuk 2 worden de ontwikkelingen en uitgangspunten met betrekking tot het opladen van voertuigen besproken. In hoofdstuk 3 wordt het kader voor het plaatsen van reguliere laadpunten besproken. In hoofdstuk 4 wordt de plaatsing van snelladers door de gemeente toegelicht.

Ontwikkelingen en uitgangspunten

De groei van elektrisch vervoer zet door

Elektrische auto's worden steeds beter in vergelijking met auto's die op brandstof rijden, niet alleen op financieel gebied, maar ook qua prestaties, zoals de actieradius. Dit betekent dat er tussen 2025 en 2030 meer elektrische personenauto's in de regio zullen zijn. Volgens het huidige beleid van het Europees Parlement mogen er vanaf 2035 alleen nog maar nieuwe personenauto's zonder uitstoot worden verkocht. Het klimaatakkoord legt de nadruk op het versnellen van het rijden met batterij-elektrische auto's en de laadinfrastructuur die daarbij hoort. Het aantal en type elektrische auto's hangt af van externe factoren, zoals de prijs van brandstof, de prijs van elektrische auto's in vergelijking met brandstofauto's en het aanbod van elektrische automodellen. Ook is het hebben van een goed laadnetwerk belangrijk om over te kunnen stappen op elektrisch rijden. Volgens de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zullen er in 2030 naar schatting 1,9 miljoen elektrische auto's in Nederland zijn.

Nieuwe opgaven voor het laadnetwerk

In de komende jaren zullen er meer elektrische auto's op de weg zijn, wat betekent dat er ook meer behoefte zal zijn aan laadpunten. Dit is positief omdat het bijdraagt aan de klimaatdoelstellingen en de verbetering van de luchtkwaliteit en de gezondheid van inwoners, maar het brengt ook nieuwe uitdagingen met zich mee.

De groei van het aantal elektrische auto's zal gedeeltelijk worden opgevangen door efficiënter gebruik te maken van de bestaande laadinfrastructuur. Op sommige laadpalen in de gemeente kan een tweede parkeervak worden afgekruist en het gebruik van de bestaande laadpalen kan worden verhoogd. Toch is het nog steeds nodig om de laadinfrastructuur uit te breiden om aan de groeiende vraag naar laadpunten te voldoen. Er wordt rekening gehouden met verschillende ontwikkelingen, zoals hieronder beschreven.

Tweedehandsmarkt vraagt snellere reactie

De afgelopen jaren bestond de groei van het aantal elektrische auto's vooral uit nieuwe leaseauto's. De komende jaren verwacht men dat privé autobezit en de occasionmarkt een grotere rol gaan spelen. In het geval van tweedehands elektrische auto's is de levertijd van de auto veel korter. Er zijn veel tweedehandsauto's die direct geleverd/opgehaald kunnen worden. Elektrische auto's worden steeds vaker privébezit en de prijstransparantie en kosten van (openbaar) laden worden daarmee steeds belangrijker.

De groei van het aantal elektrische auto's in de afgelopen jaren werd voornamelijk veroorzaakt door nieuwe leaseauto's. Men verwacht dat in de komende jaren het bezit van elektrische auto's door particulieren en de markt voor tweedehandsauto's een grotere rol zullen gaan spelen. Bij tweedehands elektrische auto's is de levertijd veel korter, omdat deze direct beschikbaar zijn. Elektrische auto's komen steeds vaker in particulier bezit en daarom wordt de transparantie van prijzen en de kosten van openbaar opladen steeds belangrijker.

Energietransitie

Op nationaal en regionaal niveau zijn ambitieuze klimaatdoelen afgesproken voor energieopwekking (lokaal en duurzaam), wonen (van het gas af), mobiliteit en transport (elektrische voertuigen). Dit zijn ontwikkelingen die deel uitmaken van de energietransitie; de verandering van het systeem van opwek, transport en gebruik van energie. De energietransitie vraagt veel maatschappelijke middelen en capaciteit, waarvan de toenemende vraag naar laadpunten en energie voor elektrische auto's een groot deel uitmaakt. Om deze grote transformatie te kunnen voltooien, is het nodig om de werkzaamheden en de behoeften binnen de energietransitie te combineren.

Om de belasting van het energienet en het gebruik van duurzame energieopwekking te verbeteren, wordt het laadvermogen van laadpunten binnen het openbaar laadnetwerk flexibel ingezet (smart charging). Als het elektrisch voertuig langer staat aangesloten dan de tijd die nodig is om te laden, kan dit worden gebruikt voor flexibel laden. Wanneer het elektrische voertuig volledig is geladen, is het wenselijk deze te verplaatsen.

De batterijen van elektrische auto's kunnen ook worden gebruikt om de onbalans op het elektriciteitsnet op te vangen. Wanneer er een overschot aan elektriciteit is, kan dit worden opgeslagen in de batterijen van de elektrische auto's. En als er een tekort is, kunnen de elektrische auto's elektriciteit terug leveren aan het elektriciteitsnet.

Ruimtelijke inpassing

Wanneer mogelijk worden elektrische laadpalen op straat geplaatst bij bestaande parkeervakken. Aangezien er steeds meer laadpalen bijkomen, wordt de ruimtelijke inpassing steeds belangrijker. De laadpaal en het bijbehorende verkeersbord worden geïntegreerd, zodat er één object in de buitenruimte wordt geplaatst. Bovendien moet het verkeersbord met onderbord technisch gezien één bord zijn. Afhankelijk van de laadbehoefte worden één of twee vakken op basis van een verkeersbesluit afgekruid. Het bepalen van de locatie vraagt om een zorgvuldige afweging, op basis van de richtlijnen in dit beleidskader. Als het elektrisch rijden verder groeit, is het nog belangrijker om goede keuzes te maken⁵.

Op sommige locaties kunnen laadpleinen een aantrekkelijke oplossing zijn voor de groeiende laadbehoefte⁶. Ook kunnen snelladers op sommige plekken een oplossing zijn.

Innovaties in laden

Naast het opladen bij de bekende laadpalen, kijken we ook naar andere manieren van opladen. Dit omvat draadloos opladen, het integreren van oplaadpunten in andere objecten, het groeperen van oplaadpunten en tweerichtingsladen (vehicle-to-everything). Deze nieuwe technologieën moeten in de openbare ruimte worden getest op zaken zoals ruimtelijke inpassing, kosten en gebruiksgemak. Dit beleidskader biedt de gemeente Voorne aan Zee de mogelijkheid om proeven te doen met deze nieuwe toepassingen.

Uitgangspunten voor gebruik en uitrol openbaar laadnetwerk

Doelgroepen

Alle elektrische voertuigen in de gemeente Voorne aan Zee kunnen gebruikmaken van de openbare laadvoorzieningen. Onder elektrisch voertuig wordt verstaan: elk voertuig dat in de openbare ruimte via een laadpaal kan worden opgeladen omdat het voertuig hier technisch toe in staat is, waaronder een elektrische personenauto, -bestelbus, -motorfiets, Light Electric Vehicle (zoals de e-scooter of Birò) of Plug-in hybride elektrische auto en op basis van het parkeerbeleid mag worden geparkeerd op een openbaar parkeervak.

Het openbaar laadnetwerk is beperkt bruikbaar voor zwaar vervoer (trucks, bussen, touringcars). Dit type voertuigen is minder geschikt voor het openbaar laadnetwerk vanwege de technische vereisten, de inrichting en locatie van openbare laadlocaties en het gebruikspatroon. Het zwaar vervoer valt dus buiten het beleidskader. De gemeente Voorne aan Zee zal de ontwikkelingen blijven volgen om eventueel te kunnen helpen bij het opzetten van een laadnetwerk voor zwaar vervoer.

Ladder van Laden

Dit laadkader heeft als uitgangspunt dat (gebrek aan) laadinfrastructuur geen belemmering mag zijn voor de overstap naar elektrisch vervoer. Openbaar laden op straat is alleen een oplossing wanneer bestuurders van elektrische voertuigen geen mogelijkheid hebben om op eigen terrein te parkeren en daar een laadpunt te maken.⁷

Het is de verantwoordelijkheid van inwoners en bedrijven om laadpunten op eigen terrein te plaatsen, individueel of verenigd in een Vereniging van Eigenaren (VvE). De gemeente is niet bevoegd om daar iets over te zeggen. Als er op eigen terrein geparkeerd kan worden, wordt de aanvraag voor publieke laadvoorzieningen afgewezen. Dit voorkomt dat parkeren op eigen terrein verschuift naar openbaar gebied. Dit beleidskader volgt het lokale parkeerbeleid. VvE's zijn zelf verantwoordelijk voor het realiseren van laadpunten bij eigen parkeervoorzieningen.

Het openstellen van laadpunten op privaat terrein door derden (semi-openbare laadpunten) kan een rol spelen in de groei van elektrisch vervoer.

Verlengd private aansluiting en openbaar laden vanuit de woning

Door het toenemende aantal zonnepanelen en de mogelijkheid voor voertuigen om tweerichting te laden, wordt onderzocht of en op welke manier het laden via een kabel in de openbare ruimte wenselijk is. Het nieuwe kabinet is voornemens om de salderingsregeling stop te zetten per 2027. Hierdoor wordt het dan nog aantrekkelijker om de elektriciteit van zonnepanelen te gebruiken voor de elektrische auto. Niet alleen om met de elektrische auto te rijden, maar ook om op een later moment terug te kunnen

5) De gemeente Voorne aan Zee heeft de voorkeur voor milieuvriendelijke vervoerswijze boven vervoer dat uitstoot veroorzaakt. Daarom zal bij het nemen van het besluit om een laadpaal te realiseren een zorgvuldige afweging plaatsvinden, waarbij "parkeerdruk" ondergeschikt is aan het streven naar "minder CO2-uitstoot" (verduurzaming).

6) Op het moment van schrijven van dit beleidskader zijn er binnen de gemeente Voorne aan Zee geen laadpleinen.

7) De "ladder van laden" is een voorkeursvolgorde van laden wat door Voorne aan Zee wordt gehanteerd: laden op privéterrein heeft de voorkeur, omdat dit de laagste maatschappelijke kosten oplevert en laagste laadprijs voor de gebruiker. Openbaar laden op straat is alleen de gewenste oplossing wanneer gebruikers geen gelegenheid hebben om te parkeren op eigen terrein.

leveren aan de woning. De batterijen van elektrische auto's die tweerichting kunnen laden, kunnen worden ingezet om opgewekte elektriciteit te gebruiken in de woning. Elektrische voertuigen kunnen dus worden ingezet voor de energietransitie, om een onbalans op het elektriciteitsnet op te vangen.

Op het moment van schrijven wordt deze manier van opladen nog niet toegestaan. De Algemene Plaatselijke Verordening verbiedt het om zonder vergunning van het college of de burgemeester de weg of weggedeelten anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan. In 2025 zal een onderzoek worden gestart naar de mogelijkheden om via een kabel over de openbare weg de elektrische auto op te laden. Tijdens dit onderzoek zal voor de deelnemers een ontheffing op basis van de APV worden afgegeven. Deze ontheffing geldt tot er een nieuw besluit van het college van Burgemeester en wethouders is genomen over dit onderwerp.

Na het onderzoek naar het opladen via een kabel in de openbare ruimte zal een apart besluit worden genomen over hoe dit kan worden gefaciliteerd.

Wanneer er geen mogelijkheid is om op eigen terrein te parkeren of een laadpunt te realiseren, kunnen bewoners een aanvraag indienen voor een openbaar laadpunt.

Een kanttekening is dat pilots en onderzoeken van het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) over Verlengd Private Aansluiting (VPA) van laadpalen hebben uitgewezen dat VPA-laadpalen niet als volwaardige openbare laadpunten kunnen worden ingezet en voor het laadnetwerk geen toegevoegde waarde hebben. Het zou effectiever zijn om een openbare laadpaal te plaatsen, die door meerdere inwoners kan worden gebruikt. Het toestaan van VPA-laadpalen zou dus wel een positief effect kunnen hebben op de energietransitie, maar niet per se op het laadnetwerk op zichzelf.

Reguliere laadpunten als basis van het openbaar laadnetwerk

Data-analyse toont aan dat elektrische rijders vooral laden wanneer de auto thuis of op het werk staat. Om elektrisch rijden optimaal te stimuleren is het van belang om daarbij aan te sluiten. Op deze locaties sluit de laadtijd (4 - 10 uur voor een volle accu, afhankelijk van het model auto) aan bij de verblijfsduur. Als je de ruimte goed inpast, is de druk op de buitenruimte het laagst: in beginsel worden reguliere laders geplaatst bij bestaande parkeervakken. In tegenstelling tot snelladers die vaker op afzonderlijke gronden worden geplaatst met bijbehorende vakken en weginfrastructuur. Snelladers hebben ook vaak extra objecten nodig (transformatorkast, aansluitingskast, enzovoort).

Bij reguliere laders en laadpleinen is het mogelijk de laadsnelheid en het tijdstip van laden aan te passen aan de beschikbare capaciteit op het elektriciteitsnetwerk en het aanbod van stroom.

In de gemeente Voorne aan Zee zullen alleen snelladers (≥ 50 kW) worden geplaatst voor specifieke doeleinden en doelgroepen, om de overgang naar elektrisch rijden te ondersteunen. Zie ook hoofdstuk 4 over snelladers.

De gemeente Voorne aan Zee is bereid nieuwe ontwikkelingen en/of innovatieve laadpunten pilots te draaien in de openbare ruimte.

Groene stroom

Voor alle laadpunten op gemeentegrond (reguliere laders en snelladers) is het gebruik van groene stroom als voorwaarde gesteld. Dit betekent dat energie uit duurzame, hernieuwbare bronnen wordt gebruikt.

Beleid realisatie reguliere openbare laadpunten

Dit hoofdstuk gaat over (1) de redenen en besluitvorming tot uitbreiding van het laadnetwerk, (2) de criteria bij locatiekeuze en plaatsing van een laadpunt en (3) de richtlijnen voor het gebruik van openbare laadpunten.

Uitbreiding van het laadnetwerk

Pas wanneer er voldoende vraag is, worden laadpalen geplaatst in Voorne aan Zee. De aangevraagde laadpaal moet minimaal 2.000 kWh per jaar afnemen. Dit komt neer op ongeveer 10.000 elektrische kilometers per jaar door één of meerdere auto's.

EV-rijders in Voorne aan Zee kunnen een aanvraag doen voor uitbreiding van het laadnetwerk in de buurt van hun huis of werkplek. Op basis van inzicht in data kan de gemeente besluiten het laadnetwerk uit te breiden.

Dankzij het aanvraagportaal (laadpaalnodig.nl) verloopt het aanvraagproces van nieuwe laadpalen soepel. Het portaal toont de huidige status van aanvragen voor de gemeente en concessiehouder. Ook zijn de taken en rollen van de gemeente en concessiehouder duidelijk en inzichtelijk.

Werkwijze bij aanvraag vraaggestuurd

EV-rijders binnen Voorne aan Zee kunnen een verzoek tot uitbreiding van het laadnetwerk indienen.⁸
Dit wordt minimaal getoetst:

Aanvrager is inwoner van Voorne aan Zee, werkzaam in Voorne aan Zee of aanbieder van een elektrische deelauto met vaste standplaats in Voorne aan Zee.

De aanvrager is niet in staat een laadpunt te plaatsen op eigen terrein of werkterrein.

De aanvrager heeft een elektrisch voertuig.

De aanvrager moet een parkeervergunning hebben voor een aanvraaglocatie in betaald parkeren gebied.⁹

Er moet een kopie van de parkeervergunning overlegd worden. Een laadpaal in de openbare ruimte aanvragen zonder parkeervergunning is niet mogelijk.

Volgens de gebruiksdata is er geen laadruimte binnen de bestaande laadinfrastructuur binnen een loopafstand van 200 meter van de aanvrager.

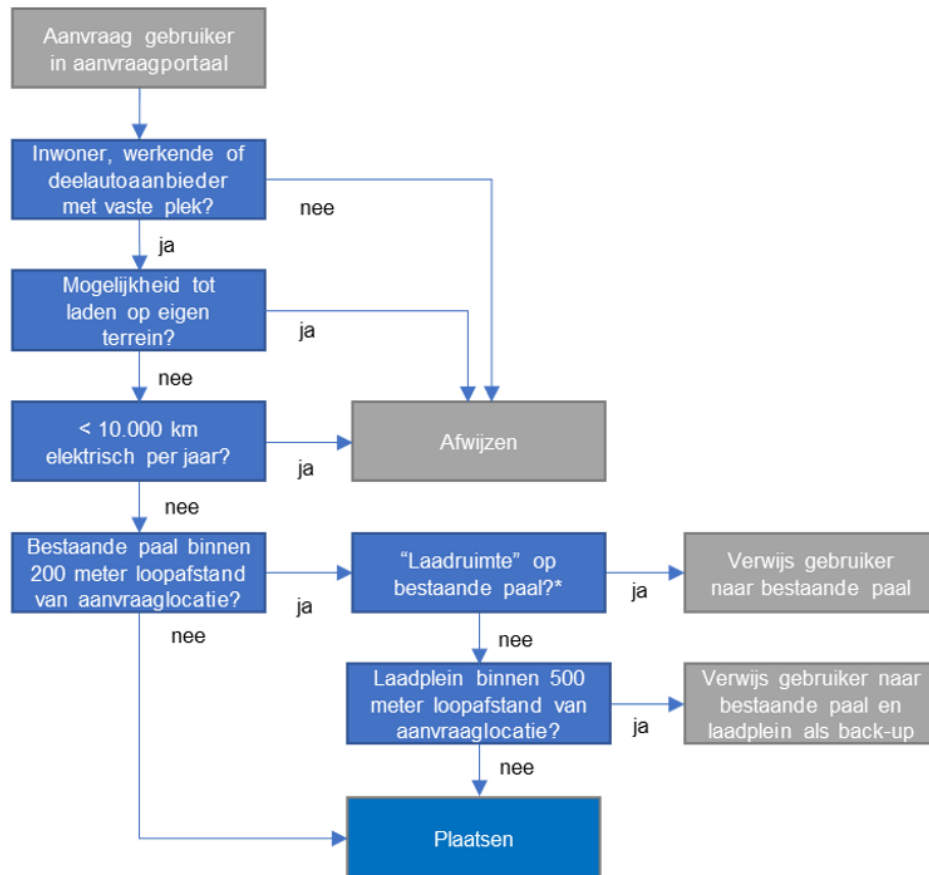
De aanvrager heeft een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Wanneer de aanvrager een elektrisch voertuig en een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken heeft, wordt maatwerk geleverd om de locatie van de laadpaal te bepalen. Er wordt rekening gehouden met de aanvrager met de gehandicaptenparkeerplaats, maar het is ook wenselijk om zo veel mogelijk openbare laadvakken beschikbaar te hebben voor andere EV-rijders.

Er wordt een nieuwe openbare laadpaal geplaatst als aan de bovenstaande voorwaarden wordt voldaan.

In figuur 5 is de aanvraagprocedure weergegeven in een beslisboom. Een aantal beslispunten worden hieronder toegelicht.

8) EV-rijders kunnen geen aanvraag doen voor een eigen openbare laadpaal: openbare laadpalen zijn per definitie voor iedereen beschikbaar en niet exclusief voor gebruik bestemd door de aanvragers. EV-rijders kunnen het openbaar laadnetwerk uitbreiden met een aanvraag. Op dit moment worden er geen snelladers meegenomen in de aanwezige laadinfrastructuur.

9) Op het moment van schrijven van dit beleidskader is er binnen de gemeente Voorne aan Zee geen sprake van betaald parkeren. Als er binnen de gemeente Voorne aan Zee alsnog betaald parkeergebieden komen tijdens de geldigheidsduur van dit beleidskader, geldt de werkwijze zoals omschreven bij dit opsommingsteken.



* Laadruimte wordt bepaald door de combinatie van het gebruik en verbruik van de laadpunten en het aantal parkeervakken in de specifieke omgeving.

Figuur 5: Beslisboom bij behandeling verzoek tot uitbreiding van het laadnetwerk¹⁰

Mogelijkheid tot laden op eigen terrein

Als het kan, gaat de voorkeur uit naar laden op eigen terrein. Dit is ook een criterium voor het toekennen van het verzoek tot uitbreiding van het laadnetwerk.

Er wordt rekening gehouden met aanvragers die wel kunnen parkeren op eigen terrein, maar voor wie de realisatie van een laadpunt om technische redenen niet haalbaar is doordat er een grote afstand is tussen woning en parkeerplaats (het zogenaamde mandelig terrein), waarbij het kabeltracé door de openbare ruimte moet lopen en de laadpaal in veel gevallen op openbaar trottoir geplaatst zou moeten worden omdat er geen bevestiging/plaatsing op het mandelig terrein mogelijk is. In zo'n situatie kan voor deze aanvrager een laadpaal in de openbare ruimte geplaatst worden, als er beschikbare parkeervakken in de openbare ruimte zijn.

Laadruimte op bestaande paal

De gemeente wil het bestaande laadnetwerk en de openbare ruimte optimaal gebruiken. Daarom wordt bekeken of het bestaande openbare laadnetwerk zogenaamde 'laadruimte' biedt voor de nieuwe gebruiker¹¹. Het uitgangspunt is dat een laadpaal laadruimte biedt als er nog 1 of meer laadvakken aanvullend gereserveerd kunnen worden 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. Er wordt ook gekeken

¹⁰ In de gemeente Voorne aan Zee zijn er op het moment van schrijven geen laadpleinen. Als er binnen de gemeente Voorne aan Zee alsnog laadpleinen worden gerealiseerd tijdens de geldigheidsduur van dit beleidskader, geldt de werkwijze zoals omschreven in het slotstuk van de aanvraagprocedure zoals weergegeven in de beslisboom.

¹¹ Een laadpaal in de openbare ruimte heeft standaard twee laadpunten. In principe zijn beide laadpunten bruikbaar na de realisatie van een laadpaal, maar in beginsel reserveert de gemeente Voorne aan Zee slechts één laadvak. Uiteindelijk willen we twee laadpalen gebruiken en per oplaadpaal twee plekken (laadvakken) inrichten. De gemeente zal een verkeersbesluit nemen voor twee parkeervakken. Als er voldoende laadbehoefte is, wordt het tweede parkeervak ingericht als laadvak.

naar de omgeving, het type gebruikers en de aanvraag om te bepalen of de laadruimte ook daadwerkelijk voldoende beschikbaarheid voor de EV-rijders in de omgeving oplevert.

Wanneer er binnen 200 meter van het adres van de aanvrager een laadpaal is waar nog laadruimte is, wordt de nieuwe gebruiker naar deze laadpaal verwezen. Als er binnen 500 meter een laadplein met laadruimte is, kan dat ook aanleiding zijn om de aanvrager te verwijzen naar de laadpaal binnen 200 meter met het laadplein als beschikbare back-up binnen 500 meter.

Wanneer bij bestaande laadpalen of laadpleinen in de omgeving nog niet alle parkeervakken zijn bestemd als laadvakken, kan door het reserveren van een extra vak de beschikbaarheid van de laadpaal vergroot worden en op deze manier het laadnetwerk worden uitgebreid.

Werkwijze bij plaatsing laadpaal in opdracht van gemeente datagestuurd

De behoefte groeit om niet alleen vraaggestuurd, maar ook datagestuurd, laadpalen te plaatsen. Het aantal elektrische voertuigen groeit en de opkomst van de tweedehandsmarkt maakt dat vraaggestuurde plaatsing van nieuwe laadpalen te lang duurt. De gemeente kan een laadpaal in de openbare ruimte plaatsen op basis van een bestaande situatie of verwacht gebruik in de toekomst. Het belangrijkste criterium is dat de gemeente jaarlijks 2.000 kWh of meer verwacht op de laadpalen waarvoor de opdracht tot plaatsing wordt gegeven. Dit zorgt ervoor dat de nieuwe laadpaal een goede businesscase heeft en voorkomt dat de gereserveerde parkeervakken leegstaan.

Dit kan een opdracht zijn die is gebaseerd op gebruiksdata of de verwachting van toekomstige gebruik op basis van verschillende ontwikkelingen. Het gebruik van bestaande laadpunten en de verwachte vraag zijn hierbij van belang.

Plankaarten kunnen strategisch worden gebruikt om meerdere toekomstige laadlocaties te concretiseren. Prognoses (data) worden gebruikt om de aankomende laadbehoefte op tijd te voorzien. Op basis hiervan worden plankaarten gemaakt. Om de laadpunten zo goed mogelijk in de openbare ruimte in te passen, zullen de locaties op deze kaart voldoen aan de plaatsingscriteria zoals neergelegd in dit beleidskader. De plankaarten kunnen bijvoorbeeld worden opgesteld met eisen en wensen over vindbaarheid, nabijheid, toegankelijkheid en het minimaliseren van ruimtelijke impact, enzovoorts

Verkeersbesluit

Om de doorlooptijd van het plaatsingsproces te verkorten, kan de gemeente een verzamelverkeersbesluit nemen waarin alle nieuwe laadlocaties worden vastgelegd. Een verzamelverkeersbesluit is dus uitgebreider dan een verkeersbesluit van slechts één laadpaal met twee parkeervakken. Het is niet uitgesloten dat een verzamelverkeersbesluit ook een combinatie kan zijn van een verkeersbesluit op basis van een of meerdere aanvra(a)g(en) (dus vraaggestuurd), alsook een datagestuurd verkeersbesluit (dus in opdracht van de gemeente).

In een verzamelverkeersbesluit worden toekomstige laadpalen met laadvakken aangewezen voordat ze daadwerkelijk worden gerealiseerd. Aanvragen van laadpalen kunnen mogelijk worden versneld, omdat voor de realisatie van een laadlocatie kan worden teruggevallen op een eerder aangewezen laadlocatie vanuit een datagestuurd verzamelverkeersbesluit.

Voorne aan Zee is zich ervan bewust dat het niet wenselijk is dat de tijdsperiode tussen een genomen verzamelverkeersbesluit en de uiteindelijke realisatie(s) oneindig is. De gemeente streeft ernaar het verzamelverkeersbesluit iedere twee jaar te vernieuwen.

Tabel 1 toont een aantal verschillende situaties en bijbehorende criteria waarin de gemeente een nieuwe laadpaal kan laten plaatsen. De volgende alinea's zullen dit verder toelichten.

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 ≥ 2.000 kWh/jaar gebaseerd op bestaand gebruik van: Gemiddeld ≥ 250 kWh/laadpunt/maand en/of gemiddeld ≥ 25 transacties/laadpunt/maand
Verwachte vraag	Verwacht verbruik van ≥ 2.000 kWh/jaar gebaseerd op prognoses en/of toekomstige ontwikkelingen
Verwachte positieve businesscase	

Plaatsen op basis van intensief gebruik van bestaande laadpunten

Als laadpunten in een bepaald gebied veel worden gebruikt en wordt verwacht 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.

Criteria:

Gemiddeld 250 kWh of meer per maand per laadpunt en/of gemiddeld 25 transacties of meer per maand per laadpunt;

Alle mogelijke daartoe bestemde parkeervakken rondom laadpalen zijn al als laadvak gereserveerd;

Geen laadpaal binnen 200 meter of laadplein binnen 500 meter met "laadruimte";

De locatie wordt bepaald aan de hand van laaddata en prognoses en voldoet aan de eisen gesteld in dit beleidskader.

Het hoge gebruik moet zich structureel over een langere periode uiten.¹²

Plaatsen op basis van verwachte vraag

De gemeente kan een of meerdere laadpalen laten plaatsen in gebieden waar het laadnetwerk nog niet toereikend is, maar verwacht wordt dat er binnen afzienbare tijd meer openbare laadvraag komt. Dit voorkomt dat er niet snel genoeg aan de laadbehoefte kan worden voldaan als de elektrische auto's of laadbehoefte in zo'n gebied toeneemt.

Bij nieuwbouwprojecten zijn nog geen bewoners of aanvragers van laadpalen, maar die komen er waarschijnlijk wel. In het plan voor de nieuwe wijk of het nieuwe project worden laadpalen meegenomen. In plaats van te wachten op aanvragen, neemt de ontwikkelaar de coördinatie van het al dan niet plaatsen van laadpalen op zich. Dit gaat in overeenstemming met en volgens het beleid van de gemeente. De eventuele kosten voor het plaatsen van laadpalen binnen de betreffende ontwikkeling zijn voor de ontwikkelaar. De gemeente kan altijd een of meerdere laadpalen (laten) plaatsen, bijvoorbeeld wanneer het gebied klaar is.

Het aantal laadpalen is afhankelijk van de beschikbare ruimte en de verwachte vraag. Hierbij wordt zoveel als mogelijk aangesloten bij de geldende ASVV (Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom), van het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek).

Plaatsen op basis van een door de gemeente verwachte positieve businesscase

Op locaties waar veel bezoekers komen (sportaccommodatie, theater, bedrijventerreinen, et cetera) of waar mobiliteitshubs zijn of worden gerealiseerd, kan de gemeente een of meerdere laadpalen in de openbare ruimte laten plaatsen. De gemeente kan de toekomstige vraag inschatten op basis van eigen inschatting of van signalen uit het gebied.

Locatiekeuze en plaatsing openbare laadpunten

Locatie laadpaal

Er zijn een aantal criteria waaraan de locatie van de laadpaal moet voldoen (zie bijlage Criteria locatiekeuze). Daarnaast wordt het locatievoorstel beoordeeld op onder andere de verwachte werkzaamheden op die locatie en verkeersveiligheid.

Bij het bepalen van een locatie kijken we naar factoren als 'vindbaarheid', 'zichtbaarheid' en 'bruikbaarheid voor andere gebruikers'. De voorkeur gaat uit naar een laadpaal die niet voor de deur van de aanvrager geplaatst wordt, zodat de openbare laadpaal niet als 'eigen' laadpaal gezien wordt door aanvrager en buurtbewoners.

In principe worden er geen reguliere laadpalen geplaatst binnen blauwe zones. Het parkeren in deze gebieden is bedoeld voor kort parkeren (zoals stop-and-shop). Het laden bij een regulier laadpunt duurt meerdere uren en is dus niet in overeenstemming met het principe van kort parkeren. Als het mogelijk is langdurig in een blauwe zone te parkeren, is het wel een optie om een laadpaal in de blauwe zone te plaatsen.

Inrichting laadvakken

Als een reguliere laadpaal wordt geplaatst, wordt eerst één parkeervak ingericht als laadvak, zodat de laadpaal ook echt beschikbaar is voor elektrische voertuigen. Als de laadbehoefte groter wordt, wordt het tweede parkeervak ingericht. De parkeervakken die worden ingericht zijn bestaande parkeervakken, zodat er geen extra parkeervakken voor elektrische voertuigen worden gecreëerd. In sommige gevallen is er maar één, of helemaal geen parkeervak ingericht. De gemeente maakt deze keuze zelf, bijvoorbeeld

¹² Het aantal maanden dat geldt als structureel over een langere periode zal per locatie en situatie verschillen.

als er een kleine groep gebruikers is. Om de doorlooptijd te verkorten kan de gemeente kiezen om in eerste instantie geen parkeervak af te kruisen. Als de laadpaal voldoende wordt gebruikt, kan er alsnog een verkeersbesluit worden genomen en het parkeervak worden gereserveerd voor elektrische voertuigen.

Het inrichten van laadvakken betekent dat er een kruis en tegel met oplaadsymbool en een verkeersbord (RVV-bord E4 met onderbord 'Opladen elektrische voertuigen' of RVV-bord E8c) komen (zie bijlage Inrichting laadvakken). Het verkeersbord en de flessenhalspaal worden bij voorkeur in de laadpaal geïntegreerd, zodat er minder objecten in de openbare ruimte zijn.

De parkeervakken bij laadpalen in het openbare gebied worden niet gereserveerd op kenteken, zodat de laadpalen voor alle elektrische voertuigen te gebruiken zijn. Er zijn uitzonderingen voor mensen die een parkeerplaats op kenteken hebben (bijvoorbeeld een gehandicaptenparkeerplaats). Als zij elektrisch gaan rijden, behouden zij deze parkeerplaats.

Voor een elektrische deelauto, die gedeeld wordt door een aantal gebruikers uit een buurt, wordt na toetsing van het verzoek een laadpaal geplaatst waarbij één parkeervak wordt gereserveerd voor de deelauto (met speciale bebording) en het tweede parkeervak wordt bestemd voor publiek laden door elektrische voertuigen.

Laadpleinen

Op locaties met een geconcentreerde hoge vraag kunnen bestaande aansluitingen uitgebreid worden met extra laadpalen of kan worden besloten tot plaatsing en inrichting van een laadplein.¹³

Wanneer nieuwe aanvragen voor reguliere laders in de gebieden rondom laadpleinen komen, wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van bestaande palen en/of het laadplein en kunnen toekomstige EV-rijders naar deze laadpleinen worden verwezen.

Overige Innovatieve laadmethoden

Pilots met nieuwe en innovatieve laadpunten in de openbare ruimte blijven plaatsvinden. Daarbij wordt bijvoorbeeld bekeken of de toepassingen gebruiksvriendelijk zijn, esthetisch inpasbaar zijn in de openbare ruimte en/of elektrisch rijden goedkoper kan worden gemaakt voor de maatschappij en de gebruiker.

Gebruik laadpunt

Openbare laadpunten en -vakken kunnen door alle gebruikers van elektrische voertuigen worden gebruikt om op te laden. Het criterium voor het gebruik van het laadvak is dat de stekker van het voertuig aangesloten is op een laadpunt en de auto aan het opladen is.

Het kader voor het laden van elektrische voertuigen is volgens op het bestaande parkeerbeleid¹⁴.

Laadpaalkleven

Het is belangrijk om in de gaten te houden hoe lang auto's aan de laadpalen staan, vooral omdat steeds meer mensen hun auto's opladen. De gemeente Voorne aan Zee blijft zoeken naar manieren om mensen te stimuleren hun auto's te verplaatsen als ze klaar zijn met opladen.

De parkeervakken bij elektrische laadpalen worden gereserveerd voor het laden van het voertuig.

Wanneer het voertuig niet aan het laden is, staat deze dus foutief geparkeerd en is het in overtreding. Dit geldt voor zowel benzineauto's als elektrische auto's. De aanduiding bij de parkeervakken (verkeersborden) geeft dit aan.

Er kan dus gecontroleerd en gehandhaafd worden als auto's niet worden verplaatst nadat de autobatterij vol is. In dat geval is er namelijk sprake van foutief parkeren. We controleren en handhaven om te voorkomen dat auto's te lang en onnodig aan de laadpaal blijven staan. Als de elektrische auto volledig is opgeladen, is het beter om hem te verplaatsen. Je kunt zien dat de auto volledig is opgeladen door naar de kleur van het lampje bij de laadpaal te kijken.

Beleid realisatie van snelladers

Snelladers zijn belangrijk voor het laadnetwerk, omdat ze de behoefte aan regulier laden aanvullen. Bijvoorbeeld in de volgende gevallen:

¹³ Er zijn op dit moment geen laadpleinen in Voorne aan Zee. Als er binnen de gemeente Voorne aan Zee toch laadpleinen worden gerealiseerd, geldt de procedure zoals beschreven in het slotstuk van de aanvraagprocedure, zoals weergegeven in de beslisboom.

¹⁴ Als je een elektrische auto in een betaald-parkeergebied parkeert, moet je ook parkeergeld betalen. Er kan van worden afgeweken bij regelgeving. Voor het indienen van een verzoek tot uitbreiding van het openbaar laadnetwerk in gebieden waar betaald parkeren geldt, moeten eigenaren of gebruikers van elektrische auto's over een parkeervergunning beschikken. Zonder deze parkeervergunning zal het verzoek worden afgewezen.

- onderweg bijladen.
- back-up als de normale laders niet beschikbaar zijn.
- stimuleren en verhogen gebruiksgemak zakelijke veelrijders.

In Voorne aan Zee is op het moment van schrijven van dit beleidskader een snellader beschikbaar aan de Struytse Hoeck in Hellevoetsluis. Als er behoefte blijkt te zijn aan meer snelladers, wordt de vraag hiernaar eventueel voorgelegd aan de markt.

Realisatie snelladers ten behoeve van bijladen onderweg

Het realiseren van snelladers voor het bijladen onderweg wordt ook overgelaten aan de markt. Vooral langs snelwegen worden momenteel snelladers geplaatst die deze rol kunnen vervullen. Als de markt kansen ziet om snelladers te plaatsen, zal de gemeente zo veel mogelijk werken aan het realiseren hiervan. De gemeente zal daar niet zelf het initiatief toe nemen. De gemeente heeft een publiekrechtelijke taak. Dit betekent dat alle aanbieders van snelladers dezelfde mogelijkheden moeten krijgen en dat de gemeente een eigen afweging van belangen moet maken in het toestaan of weigeren van snelladers op bepaalde locaties (bijvoorbeeld op grond van bestemmingsplan, verkeer aantrekkende werking of zichthinder omwonenden). De gemeente behoudt zich het recht voor om de voorgestelde snellader in de openbare ruimte al dan niet te laten realiseren.

Realisatie snelladers als back up

Als er snelladers nodig zijn, kan de gemeente marktpartijen uitnodigen om deze snelladers te realiseren. Als het gebruik van de reguliere laadpunten daartoe aanleiding geeft, kan de gemeente hiertoe het initiatief nemen. Aanleiding voor dit initiatief zouden kunnen zijn: additionele behoefte vanuit specifieke doelgroepen, ruimtelijke overwegingen, onvoldoende realisatiecapaciteit voor reguliere laders.

Realisatie snelladers ter stimulering veelrijders

Strategisch geplaatste openbare snelladers kunnen de transitie op het gebied van verduurzaming faciliteren en tegelijkertijd het laadnetwerk in de gemeente Voorne aan Zee versterken voor alle EV-rijders. Waar nodig pakt de gemeente hier een regierol in.

Locatie snelladers

Snelladers worden zoveel mogelijk buiten de openbare weg geplaatst, bijvoorbeeld op privégrond of door gemeente uitgegeven grond. Denk aan parkeerterreinen bij winkels, bedrijven, medische centra en tankstations. We doen dit om de volgende redenen:

- door gebruik te maken van bestaande (zware) huisaansluitingen, zoals bijvoorbeeld bij tankstations en bedrijven, zijn de kosten van de snellader lager.
- handhaving op misbruik van de snellaadvakken als parkeervak is simpeler: handhaving kan geschieden vanuit de eigenaar/gebruiker van de grond zonder inmenging van de gemeente. Handhaving is daarmee niet afhankelijk van de gemeente. Daarnaast is het voor de gebruikers eenduidiger welk gebruik wordt verwacht: bij een tankstation parkeer je niet, op een openbaar parkeervak wel.

Als snelladers wel in de openbare ruimte worden geplaatst, gaat de aandacht uit naar parkeervakken op locaties waar geen lange verblijfsduur is. Daarnaast wordt de maximale laadtijd gedefinieerd en gecommuniceerd door middel van een verkeersbord.

Voor alle snelladers geldt dat het realiseren van snelladers geen recht geeft aan de marktpartij(en) om plaatsing van reguliere laders of snelladers door anderen in de omgeving te hinderen.

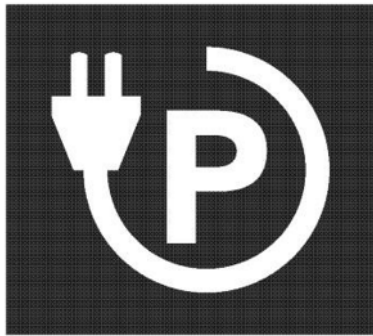
Bijlage – Inrichting laadvakken

Voor de inrichting van de laadvakken op straat is een standaard inrichting gemaakt, welke regionaal wordt gehanteerd. De standaard inrichting is als volgt:

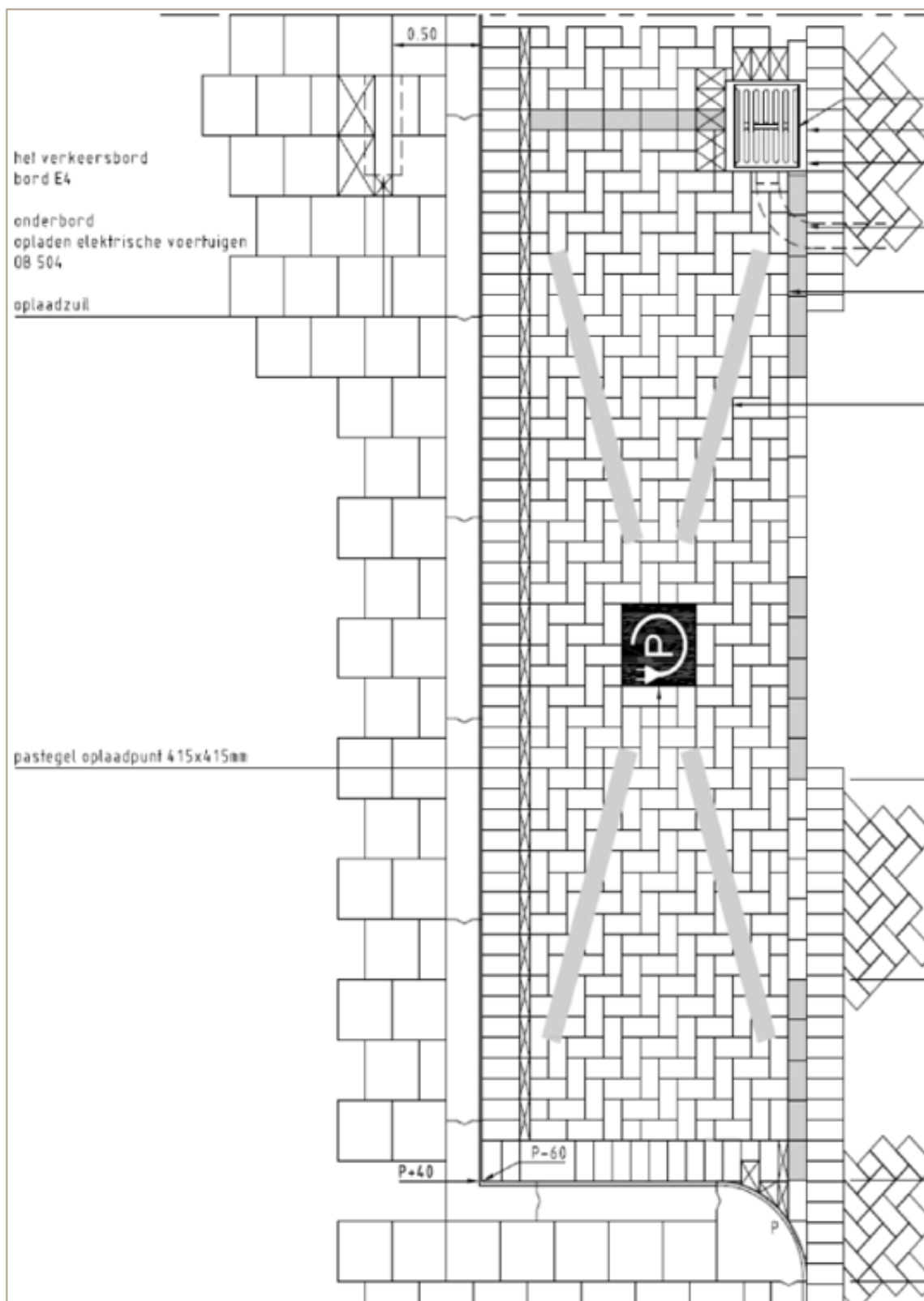
- de laadpaal wordt geplaatst op de scheidingslijn tussen twee parkeervakken ((toekomstige) laadvakken) en staat ongeveer 50 cm uit de band.
- Het verkeersbord wordt met de laadpaal verbonden, zodat er één element in de buitenruimte komt.
- Het verkeersbord bestaat uit het bord E4 met onderbord 'Opladen elektrische voertuigen' of het bord E8c, en een onderbord OB504 met minimaal één en mogelijk twee pijlen wijzend naar het (de) laadvak(ken);
- Het verkeersbord met onderbord wordt technisch als één bord uitgevoerd;
- 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 langspaarkeervak respectievelijk een haakspaarkeervak als laadvak;

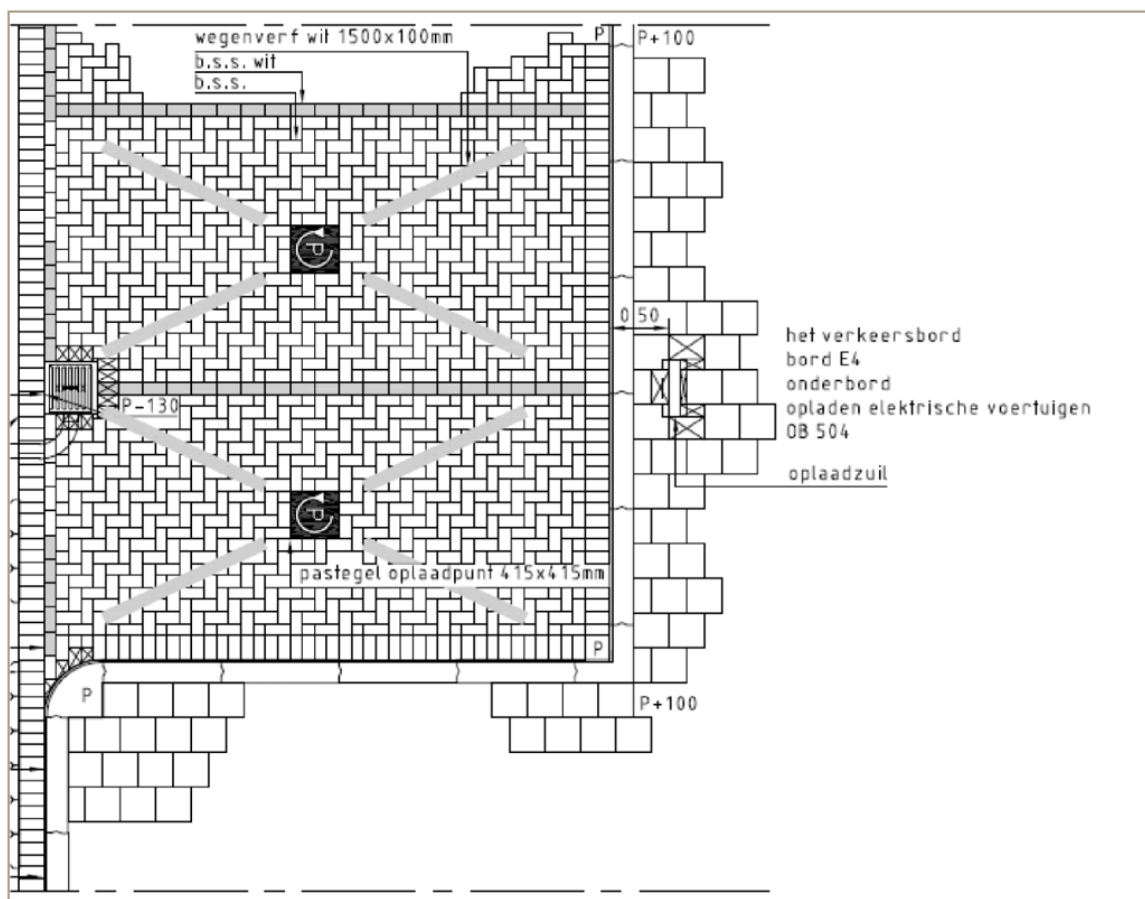
Als de situatie dat vraagt, kunnen we van dit principe afwijken als het nodig is.



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



Figuur 2: Inrichting laadvakken bij langsparkeren (principedetail)



Figuur 3: Inrichting laadvakken bij haaksparkeren (principedetail)

Bijlage – Aanvraag- en realisatieproces

Het proces van plaatsing 'op straat' is onder te verdelen in een aantal fases. De werkzaamheden worden zoveel mogelijk bij de concessiehouder (= leverancier laadpunt) gelegd.¹⁵

1. De aanvraag (het verzoek tot uitbreiding van het laadnetwerk) wordt gedaan door de EV-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 en of er sprake is van eigen parkeergelegenheid waar geladen kan worden.
2. Als de aanvrager beschikt over een elektrische auto én een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken, wordt maatwerk geleverd om de locatie van de laadpaal te bepalen. Er wordt rekening gehouden met de aanvrager met de gehandicaptenparkeerplaats, maar het is ook wenselijk om zo veel mogelijk openbare laadvakken beschikbaar te hebben voor andere EV-rijders.
3. Vervolgens kijkt de concessiehouder of er een bestaande laadpaal binnen 200 meter loopafstand van het aanvraagadres staat en of bij deze laadpaal nog laadruimte over is. Als dit het geval is, wordt de aanvrager naar de bestaande laadpaal verwezen.
4. Staat er nog geen laadpaal binnen 200 meter loopafstand van het adres van de aanvrager of staat er binnen 200 meter een laadpaal waar het verbruik gemiddeld (ruim) boven 250 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.¹⁶
6. Als de gemeente akkoord gaat met de locatie voor de laadpaal, krijgt de concessiehouder de opdracht een offerte aan te vragen bij de netbeheerder. Als de gemeente niet akkoord gaat 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 het aanwijzen van de 2 parkeervakken bij de laadpaal. Dit besluit wordt op de voor de gemeente gebruikelijke wijze gepubliceerd in het Digitale Gemeenteblad via www.officielebekendmakingen.nl/gemeentebblad, waarna belanghebbenden gedurende 6 weken de gelegenheid hebben bezwaar aan te tekenen tegen het verkeersbesluit.
8. Tijdens deze 6 weken bereidt de concessiehouder, met de netbeheerder en eventueel 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 en dergelijke worden hier ook in opgenomen, zodat voor alle partijen duidelijk is wat de status en het verloop van de aanvraag is.

Het plaatsen van een laadpaal is niet vergunning plichtig in de zin van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), artikel 2.27 lid 2 sub i onder 3 en artikel 2.29 lid p onder 2 sub iii.

De gemeente dient een ingraafvergunning te verlenen aan de netbeheerder om de aansluiting mogelijk te maken. Voor de uitvoering van de inrichting van het laadvak, zijnde het afkruisen van het vak, de plaatsing van het verkeersbord met onderbord en de tegel met oplaadsymbool, is de concessiehouder verantwoordelijk.

¹⁵Opgemerkt dient te worden dat snelladers niet worden meegenomen in de aanwezige laadinfrastructuur en dat deze bijlage ook niet van toepassing is op de eventuele realisatie van een snellader.

¹⁶Als een aanvrager of de concessiehouder het oneens is met de gekozen locatie en er geen overeenstemming kan komen over een alternatieve locatie, kan de aanvraagprocedure worden gestopt.

Bijlage – Beheer en onderhoud

Opheffing, verplaatsing en herbestratingswerkzaamheden

Het verwijderen of verplaatsen van laadpalen zal zo veel mogelijk beperkt moeten worden, vanuit kostentechnische overwegingen. De voorkeur is de laadpaal te laten staan voor openbaar gebruik, mede door de verwachte toename van het aantal elektrische auto's.

Verplaatsingen als gevolg van herinrichtingen in de buitenruimte komen ten laste van de veroorzaker, de opdrachtgever van de herinrichting. In overleg met de concessiehouder wordt de laadpaal tijdelijk verwijderd en weer teruggeplaatst. De concessiehouder maakt hiervoor een offerte voor de opdrachtgever (projectleider)

Herbestratingswerkzaamheden als gevolg van gepland projectmatig onderhoud komen in principe ten laste van de beheerder. Omdat er geen extra vakken worden aangelegd, is er geen uitbreiding van het areaal.

Bijlage – Juridische aspecten

Laadobjecten in de openbare ruimte worden op aanvraag dan wel in opdracht van de gemeente Voorne aan Zee door een concessiehouder geplaatst.

Na een doorlopen aanbesteding samen met andere gemeenten in de provincie Zuid-Holland heeft de gemeente een concessieovereenkomst gesloten met de beoogde concessiehouder 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. Voor het plaatsingsproces geldt dat de van toepassing zijnde regelgeving, waaronder regelgeving ten aanzien van privacy en data nageleefd moet worden.

Op de laadobjecten zal geen opstalrecht gevestigd worden.

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

In de regel handhaaft de gemeentelijke Handhaving het gebruik van de laadvakken. De politie kan ook optreden tegen foutief gebruik van laadvakken in openbaar gebied.

Bijlage – Kleurcodering laadpalen

RS Kleurdefinitie ¹⁷

		RAL kleur	NCS	CIE LAB			*AKZO bestelcode	
				Hue	Light	Chroma	Natlak	Poeder coating
Binnenstad	RS Antracietblauw	2602005 RAL design	NCS 8105-R85B	260	20	05	QGN90N	SP858F
Buiten Binnenstad	RS Antracietgrijs	Ral 7016						

¹⁷ Voor wat betreft de kleurcodering van de laadpalen is aansluiting gezocht bij de kleurdefinitie zoals ook wordt gevoerd binnen de gemeente Rotterdam en de regiogemeenten

Bijlage – Criteria locatiekeuze

Voor het plaatsen van een laadpaal (op aanvraag) moet een locatie gekozen worden. Hiervoor moet met een aantal criteria zoveel mogelijk rekening gehouden te worden¹⁸:

- Loopafstand van aanvrager tot laadpaal ≤ 200 meter.
- Aanwezigheid laagspanningskabel (bij voorkeur binnen 25 meter, i.v.m. aanzienlijke meerkosten bij een grotere afstand).
- Het voorkomen van belemmeringen voor andere weggebruikers, zoals langzame verkeersstromen, etc. Na het plaatsen van de laadpaal en bebording moet de doorgang van het trottoir minimaal binnen een bandbreedte van 80 en 150 centimeter breed zijn.
- Er staan geen grote bomen dicht bij de laadpaal (om problemen met het vinden van benodigde kabels en beschadiging van de boomwortels te voorkomen)
- De laadpaal moet goed zichtbaar zijn.
- Bij voorkeur niet voor de deur van de aanvrager, dit om te voorkomen dat de laadpaal als 'eigen' laadpaal gezien wordt door aanvrager en buurtbewoners.
- Niet plaatsen op een smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad, vanwege de verkeersveiligheid.
- Bij voorkeur niet plaatsen voor een raam/deur van een woning.
- Bij voorkeur niet plaatsen in blauwe zones, tenzij sprake is van tijdsbeperkingen op de blauwe zone en er geen andere geschikte mogelijkheid is.

¹⁸)De hieronder weergegeven criteria zijn niet limitatief. Er kunnen bijvoorbeeld omstandigheden zijn die een locatie alsnog ongeschikt maken als laadlocatie. Verdere (technische) criteria zijn opgenomen in de overeenkomst met de concessiehouder.