

Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur elektrisch vervoer

Het plaatsingsbeleid laadinfrastructuur elektrisch vervoer vast te stellen.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Om de klimaatdoelen vanuit het Klimaatakkoord en het Gelders Energieakkoord te halen is het nodig dat ook ons vervoer verduurzaamt. Elektrisch vervoer draagt hieraan bij. Vanaf 2035 mogen alle nieuwe auto's en bestelwagens die worden verkocht in de Europese Unie geen CO₂ meer uitstoten. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Deze auto's kunnen alleen rijden als de laadinfrastructuur op orde is. Om ervoor te zorgen dat er tijdig genoeg laadpalen zijn is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld als bijlage van het nationale Klimaatakkoord.

Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord en de NAL zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig voor personenvervoer. De opgave is echter breder dan personenvervoer. We verwachten ook een toename van het aantal elektrische bussen, doelgroepenvervoer, bestelwagens, trucks en mobiele werktuigen. Dat vraagt om een forse uitbreiding van het aantal laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk. Een grote opgave die impact heeft op de openbare ruimte en op het elektriciteitsnet.

We zetten in op publieke laadpalen, proactieve uitrol en benaderen onze inwoners.

1.2 Doel en scope document

Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroepen personenvervoer (bewoners en bezoekers) en helpt de gemeente bij de uitvoering.

Voor personenvervoer is op dit moment op veel plaatsen al een grote behoefte aan laadpunten en verwachten we een sterke toename. Voor andere gebruikersgroepen volgen we de ontwikkelingen en als nodig passen we onze visie en plaatsingsbeleid hierop aan. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur snel gaan, actualiseren we de visie en het plaatsingsbeleid in ieder geval elke twee jaar.

1.3 Opgave

We staan in West Betuwe pas aan het begin van de transitie naar elektrisch vervoer. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen op de weg de komende jaren gaat groeien, mede doordat er steeds meer betaalbare modellen beschikbaar zijn. Dit geldt voor personenauto's én voor commerciële voertuigen, zoals bestelwagens.

De groei in het aantal laadpunten heeft een grote impact op het elektriciteitsnet en het beslag op de openbare ruimte. Belangrijk is dat de laadpunten zorgvuldig en tijdig worden ingepast. Ook moeten we keuzes maken in het type laadpunten dat we gaan plaatsen. Er zijn namelijk verschillende manieren om de laadbehoefte van elektrisch voertuig (EV)-rijders op te lossen: bijvoorbeeld door reguliere laadpalen te plaatsen, door laadpleinen te realiseren of snelladers te plaatsen. Deze laadoplossingen krijgen voor een deel een plek in de publieke ruimte, bijvoorbeeld voor inwoners die geen eigen oprit hebben of voor bezoekers aan onze gemeente. Een ander deel van de laadpunten krijgt plek in de private ruimte, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen.

2 Uitwerking beleidskeuzes

2.1 Private, semipublieke, publieke laadpunten

We hanteren het uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Alleen voor EV-rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben, organiseert de gemeente laadvoorzieningen in de publieke ruimte.

Om het gebruik van laadpunten op privaat en semipubliek terrein maximaal te benutten en daarmee de druk op de openbare ruimte zoveel mogelijk te ontzien, zet de gemeente in op de volgende maatregelen. We brengen de strategische voorkeurslocaties in kaart voor semipubliek en privaat laden.

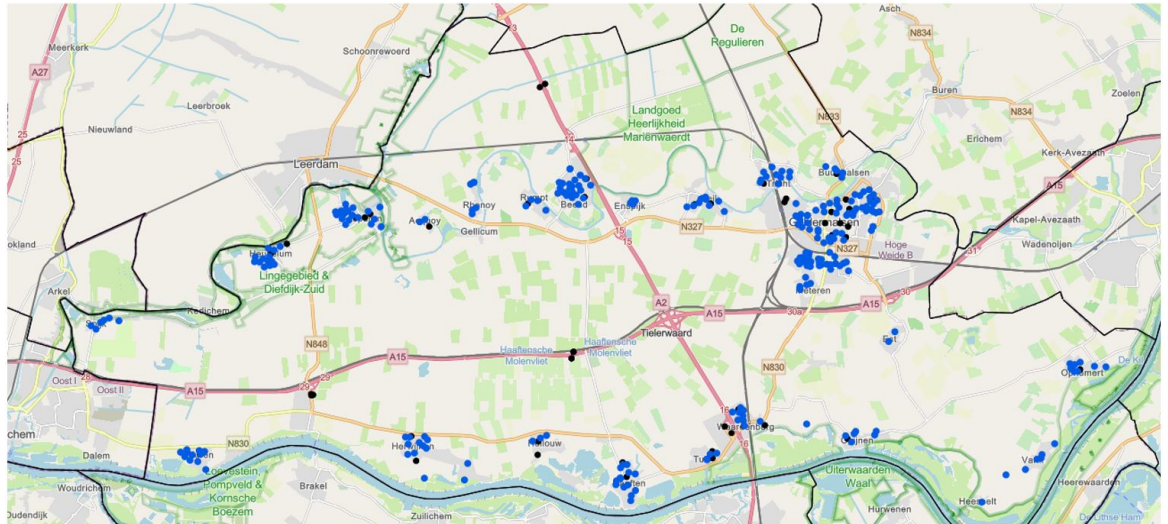
2.2 Locaties

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

Op basis van een plankaart.

We stellen een plankaart op met de locaties voor de bij te plaatsen laadinfrastructuur. Deze plankaart gebruiken we om te bepalen op welke locatie laadpalen geplaatst (kunnen) worden.

De plankaart is te vinden op de website van de gemeente West Betuwe: www.westbetuwe.nl/elektrisch-rijden.



Bij het aanwijzen van locaties voor laadpunten houden we rekening met:

1. Dekkend netwerk

We willen een dekkend netwerk van laadpunten creëren in West Betuwe. Hier houden we rekening mee tijdens de plaatsing van (proactieve) laadpalen.

2. Claimgedrag

We willen voorkomen dat inwoners een parkeerplaats met een laadpunt ervaren als hun eigen parkeerplaats. Om dat te voorkomen plaatsen we een laadpunt bij voorkeur niet voor het huis van de aanvrager.

Laden met eigen stroom op een openbare parkeerplaats staan we alleen toe als er geen kabels over, onder, door of op openbare grond gaan of liggen. Inwoners die een mogelijkheid tot eigen laadpunt hebben, maar moeten laden in de openbare ruimte, kunnen mogelijk in aanmerking komen voor een kabelgoottegel. De kabelgoottegel kunnen inwoners zelf aanvragen via de website. Zodra er een kabelgoottegel ligt, komt er op deze locatie geen (proactieve) laadpaal.

Parkeerplaatsen met dubbele functies worden niet gebruikt om te laden.

3. Nieuwbouwlocaties

Voor nieuwbouwlocaties zorgen we ervoor dat 1 op de 10 parkeerplaatsen geschikt zijn om een elektrisch voertuig op te laden. Dit betekent dus één paal (met 2 aansluitingen) per 20 parkeervakken. In elke parkeerkoffer, parkeerhofje of parkeerplein wordt ruimte gemaakt voor een laadpunt. Onze voorkeur gaat uit naar parkeerkoffers, daarna haaks-parkeren en daarna parallel parkeren.

2.3 Soorten laadinfrastructuur

We maken onderscheid tussen reguliere laadpunten en snellaadpunten.

Reguliere laadpunten

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten. Deze laadpunten, met een vermogen tot 22 kW, plaatsen we als losse palen.

2.4 Plaatsingsstrategie

Om publieke laadinfrastructuur te plaatsen kiezen we voor de volgende procedures:

1. Proactieve plaatsing

Hierbij wordt gekeken naar de toekomstige laad-behoeften. Deze laadpalen worden geplaatst op basis van de plankaart.

2. Vraaggestuurde plaatsing

Bij vraaggestuurde plaatsing kunnen bewoners en forenzen een aanvraag kunnen indienen voor een publieke laadpaal. Daarna zoeken we een geschikte locatie. We werken samen met marktpartijen die bereid zijn om op basis van aanvragen te investeren in laadinfrastructuur. Daarbij accepteren we dat de doorlooptijden langer zijn dan bij data gedreven plaatsing. We verwachten dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpalen binnenkomen en monitoren of dit problemen oplevert voor bezoekers.

3. Datagestuurde plaatsing

We werken samen in een regionale concessie met de provincies Gelderland en Overijssel. Een zogeheten Charge Point Operator (CPO) krijgt het recht om publieke laadpalen te plaatsen. Voor regio Rivierenland is dit, tijdens de huidige concessie, energiemaatschappij Vattenfall. In overleg met de gemeente plaatst Vattenfall laadpalen op basis van data die het intensief gebruik aantoonde van een bestaand laadpunt. Hierdoor wordt de beschikbaarheid en toegankelijkheid voor inwoners wordt gemaximaliseerd. Hier zitten zowel voor de inwoner als voor de gemeente geen kosten aan verbonden.

2.5 Realisatiecriteria

Bij de realisatie van laadinfrastructuur gelden de volgende criteria:

- Veiligheid: de laadkabel mag niet over het trottoir liggen; Het leggen van een 'eigen' kabel op openbaar terrein is niet toegestaan, tenzij er gebruik wordt gemaakt van een kabelgoottegels.
- Elektriciteitsnet: laadpalen worden waar mogelijk binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet) gerealiseerd. Dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn. Daarnaast wordt er rekening gehouden met voldoende ruimte voor de realisatie van ondersteunende hardware bij grotere aansluitingen zoals de trafo en omvormers;
- Bestaand parkeervak: laadpalen worden waar mogelijk gerealiseerd bij bestaande parkeerplaatsen;
- Beide parkeervakken zijn openbaar toegankelijk: een laadpaal wordt niet geplaatst bij gereserveerde parkeervakken. Deze parkeervakken voor het opladen van een elektrische auto zijn niet voor een ander doel gereserveerd.
- Laden met eigen stroom is toegestaan: mits er geen kabels op, over, onder, of door gemeentegrond gaan. Hiervoor kan een kabelgoottegels gebruikt worden.
- Belemmering voorkomen: de minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van laadpaal en bebording minimaal 90 cm bedragen (conform ASVV 2021 van het CROW).

Aanvullende eisen zijn opgenomen in de regionale concessie.

Parkeerdruk vormt geen toetsingscriterium, omdat het belang van het stimuleren van het elektrisch rijden prevaleert. Als uitsluitend naar de (hoge) parkeerdruk in West Betuwe wordt gekeken, zou het onmogelijk zijn om voldoende laadplekken te realiseren in de openbare ruimte. Ook gelden er regels vanuit de Rijksoverheid. Vanaf 2035 mogen geen personenauto's meer op de markt komen die door fossiele brandstoffen worden aangedreven, waardoor steeds meer laadpunten nodig zullen zijn in de openbare ruimte. In een straal van 250 meter van de gebruiker van het elektrische voertuig wordt gekeken naar een geschikte locatie.

2.6 Kabelgoottegels

Waar mogelijk laden mensen op hun eigen terrein, dat kan niet overal, daarom faciliteren wij als gemeente openbare laadpunten. Laden met eigen stroom in de openbare ruimte is alleen toegestaan wanneer er gebruik wordt gemaakt van een kabelgoottegels. Op deze manier liggen er geen oplaadkabels over de stoep en worden gevaarlijke situaties voor personen of zaken voorkomen. Zo willen we het veilig houden voor voetgangers en het straatbeeld netjes houden. Voor het aanleggen van kabelgoten in de openbare ruimte gelden specifieke beleidsregels. Het is niet altijd mogelijk om een kabelgoottegels te plaatsen.

3 Participatie

Gemeente West Betuwe vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd worden over ontwikkelingen in hun omgeving. Om inwoners goed te informeren over de voorgenomen plaatsing van de laadpaal kondigen we het voorgenomen verkeersbesluit aan in het gemeenteblad, op overheid.nl onder officiële bekendmakingen en wordt het maandelijks aangekondigd in het Kontakt. Hierop kan een zienswijze worden ingediend. Als er binnen zes weken geen zienswijze is ingediend, wordt er een verkeersbesluit genomen. Op onze website informeren we onze inwoners over de manier waarop zij een laadpaal kunnen aanvragen en kunnen zij de plankaart inzien.

4 Verkeersbesluit

Het verkeersbesluit geeft het parkeervak de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'. In dit vak mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto's die laden. Dat wil zeggen dat de stekker in het laadpunt moet zitten.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen de proactieve palen en de vraag- en datagestuurde palen. Dit komt omdat de proactieve palen in grote(re) hoeveelheden worden aangewezen.

Proactieve palen: We nemen een voorgenomen verkeersbesluit voor alle proactieve palen die op dat moment gepland staan. We duiden het parkeervak aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen zodra de laadvoorziening is geplaatst.

Vraaggestuurd en datagestuurde: We nemen een individueel verkeersbesluit en duiden het parkeervak aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen zodra de laadvoorziening is geplaatst. De locaties waar deze laadpalen mogelijk komen te staan zijn aangewezen en te vinden op de plankaart als mogelijke locatie voor een laadpaal.

Vastgesteld door burgemeester en wethouders van de gemeente West Betuwe op 10 juni 2025

*Philip Bosman
gemeentesecretaris*

*Servaas Stoop
burgemeester*