

## Plaatsingsbeleid gemeente Hof van Twente

### 1. Inleiding

#### 1.1 Aanleiding

Om onze klimaatdoelen te halen, een energieneutrale gemeente in 2035, is het nodig dat ook ons vervoer verduurzaamt. Elektrisch vervoer draagt hieraan bij. In het regeerakkoord en het Klimaatakkoord staat dat uiterlijk in 2030 alle nieuw verkochte auto's emissievrij moeten zijn. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig voor personenvervoer. Voor Hof van Twente is de prognose 393 laadpunten in 2025, 815 laadpunten in 2030, en 1.476 laadpunten in 2035, ten opzichte van ongeveer 100 publieke laadpunten nu. 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. Hoe onze strategie voor laadinfrastructuur eruitziet, hebben we vastgelegd in de Integrale Laadvisie Hof van Twente.

We hebben gekozen voor:

- 1. Privaat, 2. Semi-publiek, 3. Publieke laadinfrastructuur;
- Aan de voorkant geen inzet laadpleinen;
- Geen inzet snellaadpunten;
- Concessiemodel;
- Vraaggestuurd, datagedreven, proactief en strategische plaatsing;
- Bewonersparticipatie: informeren.

#### 1.2 Doel en scope document

Het plaatsingsbeleid geeft invulling aan de keuzes die in de Integrale Laadvisie van gemeente Hof van Twente zijn gemaakt. Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroep personenvervoer (bewoners en bezoekers) en helpt de gemeente bij de uitvoering voor doelgroepenvervoer, lichte logistieke voertuigen, zware logistieke voertuigen en openbaar vervoer.

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.

### 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.

Met het oog op de sterkt toenemende vraag in de toekomst is de gemeente momenteel aan het overwegen welke rol er bij het benutten van semi-publieke en private laadpalen ingenomen kan worden. Om het gebruik van laadpalen op privaat en semipubliek terrein maximaal te benutten en daarmee de druk op de openbare ruimte zoveel mogelijk te ontzien, kan de gemeente mogelijk inzetten op de volgende maatregelen:

- We brengen de strategische voorkeurslocaties in kaart voor semi-publiek en privaat laden;
- We stimuleren in ons uitvoeringsmodel het realiseren van semipublieke laadpunten;
- We onderzoeken welke stimuleringsmaatregelen we kunnen nemen om de drempels om private en semipublieke laadpunten te realiseren weg te nemen.

Denk hierbij aan:

- het openstellen van private laadpunten voor andere gebruikers, daar waar parkeerplaatsen op private terreinen beschikbaar zijn.

## **2.2 Locaties**

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

### *Per individueel verzoek*

Als een verzoek tot (bij)plaatsen van laadinfrastructuur is goedgekeurd, bepalen we per individueel verzoek wat hiervoor de beste locatie is. Hierbij houden we onder andere rekening met de verderop in het beleid besproken plaatsingscriteria.

### *Op basis van plankaart*

De gemeenten werkt een zogenoemde plankaart. We hebben een plankaart opgesteld met de locaties voor bij te plaatsen laadinfrastructuur. Deze plankaart gebruiken we om, als een verzoek is goedgekeurd, te bepalen op welke locatie deze wordt geplaatst. Hiermee wordt de doorlooptijd voor het plaatsen van laadpalen ingekort.

### *Proactief of strategische locaties*

Om te kunnen beschikken over een voldoende dekkend laadnetwerk, zullen we ieder jaar op basis van de plankaart een aantal plekken aanwijzen waar laadinfrastructuur wordt geplaatst. Eventuele kunnen deze proactieve locaties nog aangevuld worden met strategische locaties.

## **2.3 Soorten laadinfrastructuur**

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 bij te plaatsen kiezen we voor de volgende procedures:

### **Vraaggestuurd**

We kiezen voor vraaggestuurde plaatsing, waarbij bewoners en forenzen een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. Daarna zoeken we een geschikte locatie. We werken samen met een marktpartij die bereid is om op basis van aanvragen te investeren in laadinfrastructuur.

We verwachten dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen en monitoren of dit problemen oplevert voor bezoekers. In verband met de doorlooptijden die te hoog oplopen doordat de aanvragen snel toenemen, gaan we gelijktijdig strategisch en proactief plaatsen op basis van een plankaart, welke hieronder toegelicht worden.

### **Datagedreven (op basis van gebruiksdata)**

Om laadpalen voor iedereen beschikbaar te houden moeten laadpalen met een hoog gebruik worden uitgebreid. Een laadpaal komt in aanmerking voor uitbreiding als deze in een periode van vier maanden driemaal een verbruik had van 450 KWh of hoger in combinatie met een minimaal aantal van 50 laadsessies in twee maanden tijd. Wanneer een laadpaal wordt uitgebreid moet de nieuwe laadpaal binnen 250 meter van de bestaande laadpaal worden geplaatst. In eerste instantie kijken we bij datagedreven plaatsing naar mogelijkheden om tot een meer dekkend netwerk te komen. Indien het netwerk al dekkend is gaat de voorkeur uit naar clustering. Zo waarborgen we de vindbaarheid en voorkomen we verromming van de openbare ruimte.

### **Proactief (op basis van een plankaart)**

Indien de vraag naar laadinfrastructuur een grote toename gaat ondervinden is het mogelijk dat werken op basis van een plankaart noodzakelijk is. Dit houdt in dat locaties die geschikt zijn voor laadpalen, vastgelegd worden in een plankaart. Dit geeft zowel onze organisatie als de netbeheerder houvast en versnelt het proces rond plaatsing. We maken we gebruik van het aanbod dat NAL-regio Oost biedt om een plankaart op te stellen. We delen de plankaart met de netbeheerder.

### **Strategisch**

Naast de vraaggestuurde plaatsing willen we ook laadpunten kunnen realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen, zoals bij sportparken of in nieuwbouwwijken. Daarmee faciliteren we bezoekers van onze gemeente. We verwachten dat voor deze strategische plaatsing een financiële bijdrage van Hof van Twente nodig is.

## 2.5 Realisatiecriteria

Bij de realisatie van laadinfrastructuur gelden de volgende criteria:

- **Vraaggestuurde laadpaal:** een aanvraag en locatie worden getoetst op de volgende voorwaarden:
  - o De aanvrager kan niet op eigen terrein kan parkeren/opladen;
  - o Er is geen laadpaal gerealiseerd of gepland binnen een loopafstand van 250 meter.
- Indien bovenstaande van toepassing is, dan zal de reeds aanwezige laadpaal getoetst worden op het gebruik en indien nodig (conform de voorwaarden van de Concessie Publieke Laadinfrastructuur Gelderland-Overijssel) zal er een extra laadpaal gerealiseerd worden.
- o Indien aan bovenstaande voorwaarden voldaan wordt:
  - Er wordt een reële loopafstand van 250 meter aangehouden vanaf het adres van de aanvrager voor het realiseren van een laadpaal;
  - Daarnaast wordt er zoveel mogelijk rekening gehouden met de parkeerdruk. In het geval dit niet mogelijk is, achten we het belang van een dekkend laadinfrastructuurnetwerk en de mogelijkheid om voertuigen op te laden groter dan de parkeerdruk.
- **veiligheid:** een VPA of opladen in de openbare ruimte met een laadkabel over het trottoir en/of over de weg is niet toegestaan. Dit is vastgelegd in artikel 2:10 'Voorwerpen op of aan een openbare plaats' van de geldende Algemene Plaatselijke Verordening (APV) Hof van Twente;
- **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;
- **concentratie:** het clusteren van laadpalen heeft altijd de voorkeur boven losse laadpalen in de openbare ruimte. Het cluster wordt gerealiseerd bij de ingangen van woonbuurten;
- **belemmering voorkomen:** de minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van laadpunt en bebording minimaal 90 cm bedragen;
- **monumenten:** plaatsing voor monumenten wordt zoveel mogelijk vermeden, maar kan mogelijk worden gemaakt met maatwerk. Inpassing in straatmeubilair en ondergrondse laadpunten heeft op deze locaties de voorkeur;
- **niet voor de deur van de aanvrager:** bij voorkeur wordt een laadpaal niet op het parkeervak voor de deur van de aanvrager geplaatst, om te voorkomen dat aanvrager en omwonenden het laadpunt ervaren als 'eigen';
- **bescherming van groen:** laadpalen worden niet geplaatst binnen 3 meter van de kern van een boom. Waar mogelijk wordt een laadpaal geplaatst op het trottoir of een gazon.
- niet plaatsen in winkelstraten.

## 3 Wijze van informeren

Hof van Twente vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners informeren we bij de uitrol realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken. Nadat we de locatie voor het laadpunt hebben bepaald, nemen we een verkeersbesluit dat wordt gepubliceerd in het Gemeenteblad. Inwoners kunnen bezwaar maken op het verkeersbesluit, waarna we de locatie zo nodig heroverwegen. Om inwoners goed te informeren over de voorgenomen plaatsing van de laadpaal kondigen we het verkeersbesluit ook aan op de gemeente-pagina van het Hofweekblad.

## 4 Verkeersbesluit

Het verkeersbesluit geeft het parkeervak de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'. In dit vak mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto's die laden. Dat wil zeggen dat de stekker in de laadpaal moet zitten. We nemen een verkeersbesluit per locatie en duiden het parkeervak aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.