

Ter inzagelegging Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur Rucphen 2025

1. INLEIDING

1.1 AANLEIDING EN DOEL PLAATSINGSBELEID

Om onze klimaatdoelen te halen moet ook ons vervoer verduurzamen. Elektrisch rijden levert hier een belangrijke bijdrage aan. Volgens het Klimaatakkoord streeft Nederland ernaar dat vanaf 2030 alle nieuw verkochte personenauto's emissieloos zijn. Dit sluit aan bij de Europese afspraak dat vanaf 2035 alleen nog nieuwe auto's zonder CO₂-uitstoot worden verkocht.

Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,7 miljoen (semi) publieke laadpunten nodig voor personenvervoer. Voor Rucphen is de prognose dat er in 2030 ongeveer 557 (semi) publieke laadpunten nodig zijn. Dat vraagt om een forse uitbreiding van het aantal laadpunten. Elektrisch vervoer vraagt om een fijnmazig, toegankelijk en betrouwbaar netwerk van laadpunten. Met dit plaatsingsbeleid geeft de gemeente Rucphen duidelijkheid over de spelregels en werkwijze voor publieke laadinfrastructuur op gemeenteground.

1.2 DOEL EN SCOPE

In de Omgevingsvisie Rucphen is het 'bevorderen van milieubewuste en innovatieve vervoersmiddelen' opgenomen als uitgangspunt van 'Duurzaam samenleven'. Hierbij denken we aan duurzame auto's en stimuleren we inwoners om milieubewuster te rijden door te informeren over elektrisch rijden. Dit beleid beschrijft wanneer en waar we publieke laadpunten plaatsen, hoe aanvragen worden behandeld, welke eisen we stellen aan de inpassing in de openbare ruimte en welke rollen de gemeente en marktpartijen hebben. Het beleid ziet toe op publieke laadinfrastructuur voor personenvervoer. We combineren vraaggestuurde plaatsing op basis van aanvragen en gebruiksdata, met strategische plaatsing bij voorzieningen.

De markt voor elektrisch vervoer en laadinfrastructuur ontwikkelt zich snel. Dit beleid is daarom een dynamisch document. We volgen landelijke en Europese ontwikkelingen en regionale ontwikkelingen. Waar nodig actualiseren we het beleid.

1.3 BEGRIPSBEPALINGEN

In de beleidsregels hanteren we de volgende begripsbepalingen:

- a.
Elektrische voertuigen (EV): alle voertuigen die op de openbare weg mogen rijden, geheel op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden, met uitzondering van fietsen en snor/bromfietsen.
- b.
Laadinfrastructuur: het geheel van laadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte bestemd voor het laden van elektrische voertuigen.
- c.
Laadpaal: fysiek object met meestal één of twee laadpunten voor het laden van elektrische voertuigen.
- d.
Aanvrager: de inwoner die een verzoek doet voor een laadpaal en/of andere laadinfrastructuur.
- e.
Aanbieder: de aanvrager van de ontheffing/vergunning voor het plaatsen van laadpalen waar de gemeente een overeenkomst mee heeft afgesloten. De aanbieder plaatst de laadpalen en is tevens ook beheerder van de laadpalen.
- f.
Gebruiker: een particulier die eigenaar en/of bezitter is van een elektrisch voertuig en woonachtig is in de gemeente Rucphen.
- g.
College: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rucphen.

2. UITWERKING KEUZES

2.1 Private en publieke laadpalen

We hanteren het uitgangspunt dat Elektrisch Voertuig-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.

2.2 Aanvraagcriteria

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst. De locaties worden bepaald per individueel verzoek. Aanvragen voor een publiek laadpunt komen in aanmerking indien wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

1. De aanvrager woont in de gemeente Rucphen;
2. De aanvrager kan op eigen terrein niet parkeren of geen laadpunt realiseren;
3. De aanvrager bezit een plug-in elektrisch voertuig of kan aantonen dat deze er één heeft besteld;
4. De aanvrager rijdt een plug-in elektrische leaseauto en kan dit aantonen met een verklaring;
5. Binnen een loopafstand van 300 meter van de woning van de aanvrager is geen openbare laadpaal aanwezig.

2.3 Locatiekeuze

1. Veilig en logisch in de looproutes, geen belemmeringen voor toegankelijkheid;
2. Gebruik van bestaande parkeervakken;
3. Geen privé laadpunten voor de deur, laadpunten zijn openbaar en voor meervoudig gebruik;
4. Bij voorkeur op een korte afstand van een geschikte netaansluiting.

2.4 Soorten laadinfrastructuur

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.

Snellaadpunten

Voor de plaatsing van snelladers maken we gebruik van gespecialiseerde marktpartijen. De belangrijkste redenen hiervoor zijn: het grote(re) ruimtebeslag en de hogere investeringen van snellaadstations. We volgen hierin de aanvragen vanuit deze gespecialiseerde marktpartijen en plaatsen snelladers niet proactief.

Een aanvraag voor de plaatsing van een snellader op een bepaalde locatie beoordelen we op diverse aspecten, waaronder verkeersveiligheid, mogelijke hinder en parkeerdruk. Afhankelijk van de parkeerdruk bekijken we of we wel of geen verkeersbesluit nemen. De verdere plaatsing van de snellaadinstallatie is vergunningsvrij.

2.5 Plaatsingsstrategie

We kiezen voor vraaggestuurde plaatsing waarbij bewoners een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. Daarna zoeken we een geschikte locatie. We werken samen met aanbieders die bereid zijn om op basis van aanvragen te investeren in laadinfrastructuur. Daarbij accepteren we dat de doorlooptijden langer kunnen zijn. We verwachten dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen en monitoren of dit problemen oplevert voor bezoekers. Hierbij hanteren we het uitgangspunt dat het gehele aanvraagtraject voor een inwoner kosteloos is.

Strategisch

Naast de vraaggestuurde plaatsing willen we ook laadpunten kunnen realiseren op plekken waar bewoners geen aanvraag kunnen doen. Daarmee faciliteren we bezoekers van onze gemeente. De strategische plaatsing zal kostendekkend zijn, omdat de aanbieder de gemeente geen kosten in rekening brengt en de door de aanbieder gedane investering zich terugverdient door de inkomsten die hieruit voortvloeien.

Plaatsing op basis van gebruiksdata

Wanneer er voldoende laadpunten zijn in onze gemeente om de behoefte aan laadpunten te kunnen voorspellen, kunnen we laadpunten plaatsen op basis van gebruiksdata.

2.6 Realisatiecriteria

Bij de realisatie van laadinfrastructuur gelden de volgende criteria:

1. **Veiligheid:** geen laadkabels over trottoir of groen;
2. **Netinpassing:** 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;
3. **Ruimte:** laadpalen worden gerealiseerd op bestaande parkeerplaatsen;
4. **Openbaar gebruik:** de laadpaal wordt niet op het parkeervak voor de deur van de aanvrager geplaatst, om te voorkomen dat aanvrager en omwonenden het laadpunt ervaren als 'eigen';
5. **Algemeen:**
 - a. de desbetreffende ondergrond is in eigendom van de gemeente;

- b. de locatie van de laadpaal en/of andere laadinfrastructuur is voldoende vindbaar en zichtbaar;
- c. het is aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden);
- d. de laadpaal en/of andere laadinfrastructuur kan worden voorzien van twee of meer aansluitpunten;
- e. de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd;
- f. er zijn geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- g. de laadpaal en/of andere laadinfrastructuur past in het straatbeeld: de laadpaal is in ieder geval niet hoger dan 1,8 meter en is voorzien van een neutrale kleur. De laadpaal mag niet gebruikt worden voor reclamedoeleinden.

2.7 Publieke laadpalen in nieuwbouwwijken

Ook in nieuwbouwwijken zorgen we ervoor dat er bij oplevering voldoende laadpalen aanwezig zijn. Bij nieuwbouw is het vooraf moeilijk in te schatten hoe groot de behoefte naar publieke laadpalen is. CROW heeft in publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' per parkeernorm ook het aandeel laadpunten opgenomen. Deze publicatie hanteren we als uitgangspunt bij de bepaling hoeveel laadpalen door een aanbieder geplaatst kunnen worden.

2.8 Verlengde private aansluiting (VPA) en kabelgoten

In de openbare ruimte staan toegankelijkheid en veiligheid voorop. Laadkabels over trottoir en groen zijn niet toegestaan. Voor uitzonderingsgevallen kan een aanvraag worden gedaan voor een verzonken kabelgoot in het trottoir, mits aan onderstaande voorwaarden kan worden voldaan:

1. Het parkeervak grenst direct aan het trottoir bij de woning;
2. Er is geen openbare laadpaal aanwezig binnen een loopafstand van 300m;
3. Er vindt geen kruising van rijbaan, fietspad of groenvoorziening plaats;
4. Het trottoir blijft obstakelvrij en mindervalide toegankelijk;
5. De gebruiker neemt de kosten voor aanleg, beheer, onderhoud en aanspraakelijkheid op zich;
6. De ontheffing is voor onbepaalde tijd en eenzijdig herroepbaar door de gemeente;
7. Het is niet toegestaan de parkeerplek af te schermen;
8. Er ligt geen kabel in de goot wanneer er niet wordt geladen

Indien aan deze voorwaarden is voldaan zal er een persoonsgebonden overeenkomst worden aangegaan tussen de aanvrager en de gemeente met betrekking tot de VPA.

Een verlengde private aansluiting in de openbare ruimte verleent géén exclusief parkeerrecht aan de aanvrager of het bijbehorende voertuig. Parkeerplaatsen blijven openbaar, iedereen mag daar parkeren zolang de algemene parkeerregels worden nageleefd. De aanwezigheid van een kabelgoot verandert dit niet.

3. PARTICIPATIE

Gemeente Rucphen vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners informeren we bij de uitrol en 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 de Staatscourant. Inwoners kunnen bezwaar maken op het verkeersbesluit, waarna we de locatie heroverwegen.

Om inwoners goed te informeren over de voorgenomen plaatsing van de laadpaal kondigen we het verkeersbesluit ook aan op de gemeentelijke website en op de gemeente-pagina van de huis-aan-huisbladen.

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.

De gemeente behoudt zich het recht voor om in specifieke gevallen te besluiten om geen verkeersbesluit te nemen voor de locatie van een laadpaal. Bijvoorbeeld wanneer er sprake is van een hoge parkeerdruk en/of wanneer de behoefte aan laadpalen dusdanig hoog is dat er dient te worden afgeweken van de criteria als omschreven in paragraaf 2.2. In dergelijke gevallen duiden we het parkeervak niet aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen maar wordt er wel een laadpaal geplaatst.

BELEIDSREGELS

1. Aanvraag plaatsing laadpaal en verkeersbesluit

Een aanvraag kan alleen ingediend worden bij een aanbieder van laadpalen en/of andere laadinfrastructuur waar de gemeente een overeenkomst mee heeft.

2. Locatie laadpaal/-infrastructuur

De aanbieder dient formeel de aanvraag in bij de gemeente namens de aanvrager. Deze aanvraag van een locatie voor het plaatsen van een laadpaal bevat een foto en tekening van de betreffende locatie, waarop de exacte plek van de gewenste laadpaal en/of infrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en) zijn aangegeven. Daarnaast bevat de aanvraag bij vraaggestuurde plaatsing de naam en adresgegevens van de uiteindelijke gebruiker die bij de aanbieder een laadpaal heeft aangevraagd.

3. Behoeftebepaling laadpaal/-infrastructuur

De aanbieder toont aan dat er op de aangevraagde locatie daadwerkelijk behoefte bestaat bij gebruiker(s) aan een laadpaal en/of andere laadinfrastructuur op of aan de openbare weg.

4. Definitieve locatie laadpaal/-infrastructuur

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst. Hierbij houden we onder andere rekening met de eerder genoemde criteria.

5. Volgorde besluitvorming

De aanbieder vraagt voor het plaatsen van een laadpaal een aansluiting aan bij de netbeheerder. Deze aansluiting kan pas worden gebruikt nadat het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) onherroepelijk is geworden. Feitelijke plaatsing van de laadpaal en/of andere laadinfrastructuur kan pas na het onherroepelijk worden van het verkeersbesluit plaatsvinden. Om financieel risico zoveel mogelijk uit te sluiten, zal de aanbieder pas na het onherroepelijk worden zijn investering in de laadpaal doen.

6. Plaatsing en beheer laadpaal/-infrastructuur

De aanbieder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van de laadpaal/-infrastructuur. De aanbieder is zelf verantwoordelijk voor de inpassing van de laadpaal in relatie tot ondergrondse kabels en leidingen. De aanbieder dient hiervoor een Klic-melding te doen.

7. Inrichting en beheer parkeerplaatsen

De gemeente is verantwoordelijk voor het nemen van een verkeersbesluit en voor het plaatsen van een verkeersbord, tegel en/of markering op de aangewezen parkeerplaats(en).

8. Bereikbaarheid

De aanbieder van de laadpaal is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar voor gebruikers, hulpdiensten en gemeenten in het geval van vragen, storingen en calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en de helpdesk zijn vermeld op de laadpaal/-infrastructuur.

9. Openbaarheid laadpaal/-infrastructuur

De laadpaal is 24 uur per dag en 7 dagen per week openbaar toegankelijk, in die zin dat deze voor iedereen te gebruiken is voor het opladen van zijn/haar elektrische voertuig. Er wordt geen medewerking verleend aan het toewijzen van een openbare parkeerplaats aan een gebruiker c.q. een kenteken van de auto van de gebruiker. De aanbieder zorgt voor zoveel mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het laadpunt.

10. Veiligheid

De laadpaal en/of laadinfrastructuur voldoet aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen. Laadpunten dienen te voldoen aan norm IEC-618561, stekkers moeten voldoen aan IEC-62196.

11. Handhaving

Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Parkeren in een oplaadvak is uitsluitend toegestaan tijdens het laden (stekker in). Dit volgt uit het toegepaste bord bij het oplaadvak. Overtreding is handhaafbaar op grond van het RVV en de Mulder-systematiek.

12. Intrekken/wijzigen van verkeersbesluit

Het college kan het verkeersbesluit wijzigen of intrekken, indien er een wegreconstructie of (parkeer)beleidswijziging plaatsvindt als gevolg waarvan een verplaatsing of opheffing van de aangewezen parkeerplaatsen noodzakelijk is. In dat geval zal de gemeente samen met de aanbieder bezien of er een

alternatieve locatie voor een laadpaal met bijbehorende parkeerplaats(en) in de directe nabijheid mogelijk is.

13. Bijzondere omstandigheden

Het college beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur nieuw en nog volop in ontwikkeling zijn. Met deze beleidsregels wil het college duidelijkheid verschaffen over de voorwaarden, criteria en condities die van toepassing zijn op het realiseren van laadpalen in de gemeente.

In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van deze beleidsregels af te wijken.

14. Verlengd private aansluiting

Laadkabels over trottoir en groen zijn niet toegestaan. In uitzonderingsgevallen kan, onder voorwaarden, een aanvraag worden gedaan voor een verzonken kabelgoot in het trottoir.

We hanteren een overgangsperiode tot en met 31 december 2026 om op die manier bewoners, die nu via een kabel over de stoep hun elektrische voertuig laden, de mogelijkheid te geven een publieke laadpaal aan te vragen.

15. Slotbepaling

1.

Dit beleid treedt in werking de dag na bekendmaking.

2.

Dit beleid kan worden aangehaald als 'Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur Rucphen 2025'.

Vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rucphen in zijn vergadering van 2 december 2025.

de secretaris,

Dhr. E. Kolen

de burgemeester,

Mevr. M. van der Meer-Mohr

TOELICHTING BIJ DE BELEIDSREGELS

1. Aanvraag plaatsing laadpaal en verkeersbesluit

Het is de bedoeling dat de aanbieder van de laadinfrastructuur de formele aanvraag bij de gemeente indient. Wanneer een bewoner of bedrijf bij de gemeente een aanvraag doet voor het plaatsen van een laadpaal of andere laadinfrastructuur op of aan de openbare weg, zal de gemeente hen doorverwijzen naar de aanbieders van laadinfrastructuur. De aanbieder van de laadinfrastructuur dient de aanvraag in bij de gemeente.

Bewoners of bedrijven kunnen niet zelf een aanvraag voor een laadpaal op of aan de weg en een verkeersbesluit tot het aanwijzen van de bijbehorende parkeerplaats(en) indienen. Dit ter voorkoming van de mogelijke gedachte bij de bewoners of bedrijven dat zij daarmee het exclusieve recht krijgen op het gebruik van de betreffende laadpaal/laadinfrastructuur en de bijbehorende parkeerplaats(en). Op grond van de Wegenverkeerswetgeving kunnen voor bewoners of bedrijven ook geen eigen parkeerplaatsen worden aangewezen op de openbare weg. De enige uitzondering hierop is de individuele gehandicaptenparkeerplaats, die door middel van een verkeersbesluit kan worden aangewezen (Bord E6 met als onderbord het kenteken van de betreffende auto). Bij zo'n individuele gehandicaptenparkeerplaats kan uiteraard ook een laadpaal worden geplaatst, wanneer de betreffende persoon over een elektrisch voertuig beschikt. In dat geval hoeft er geen verkeersbesluit te worden genomen om het gebruik van de parkeerplaats te regelen, want dat is in feite al gebeurd.

2. Aanvraag locatie laadpaal/-infrastructuur

Bepaling spreekt voor zich.

3. Behoeftebepaling laadpaal/-infrastructuur

De aanbieder van de vergunning en het verkeersbesluit bij vraaggestuurde plaatsing zal moeten aantonen dat er voldoende behoefte bestaat aan een laadpunt op de betreffende locatie. Hij kan dit doen door middel van een afschrift van een of meerdere verzoeken hiertoe van potentiële gebruikers (naam en adresgegevens van de gebruiker en kenteken van elektrische voertuig(en)).

Bij het bepalen van de behoefte van potentiële gebruikers zal het college meewegen of zij de beschikking hebben of kunnen hebben over een eigen parkeergelegenheid bij de woning of het bedrijf.

4. Definitieve locatie laadpaal/-infrastructuur

De laadpalen/-infrastructuur worden bij voorkeur geplaatst op strategische zichtlocaties in de nabijheid van de woningen/bedrijven van potentiële gebruikers. De voorkeur gaat uit naar centrale, goed bereikbare plekken in de wijken.

5. Volgorde besluitvorming

Het proces van de besluitvorming over het verkeersbesluit kan direct in gang worden gezet. Tegen dit besluit staat echter de bezwaar- en beroepsmogelijkheden uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) open. Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit, bijvoorbeeld omdat de parkeerdruk ter plaatse erg hoog is en er geen algemene parkeerplaatsen kunnen worden gemist. De gemeente zal de parkeerplaats(en) voor het laden van elektrische voertuigen pas aanleggen, nadat het verkeersbesluit daartoe onherroepelijk is. We willen niet dat de laadinfrastructuur al vóór dit tijdstip wordt aangebracht. Daarom kan de laadinfrastructuur dus pas worden geplaatst, nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden.

6. Plaatsing en beheer laadpaal/-infrastructuur

Bepaling spreekt voor zich.

7. Inrichting en beheer parkeerplaatsen

Bepaling spreekt voor zich.

8. Bereikbaarheid

Bepaling spreekt voor zich.

9. Openbaarheid laadpaal/-infrastructuur

Bepaling spreekt voor zich.

10. Veiligheid

Bepaling spreekt voor zich.

11. Handhaving

Onrechtmatig gebruik van een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen 'sec' kan worden bestraft met een proces-verbaal (Mulder-feit).

Wanneer de bestuurder van het betreffende voertuig tevens niet betaald heeft in een betaald parkeergebied, dan kan óók een fiscale naheffingsaanslag worden opgelegd.

12. Intrekken/wijzigen van verkeersbesluit

Wanneer de aanbieder zich niet aan de voorschriften uit de overeenkomst houdt, zal de aanbieder zijn laadinfrastructuur moeten verwijderen. Is deze weigerachtig dan kan de gemeente dit afdwingen via een dwangsom en/of bestuursdwang.

Vervolgens kan de gemeente bezien of er een andere aanbieder van laadinfrastructuur geïnteresseerd is in het plaatsen hiervan, zodat de aangewezen parkeerplaatsen in stand kunnen blijven. Is dit niet het geval, dan zal de gemeente het betreffende verkeersbesluit kunnen intrekken en de parkeerplaatsen weer voor algemeen gebruik kunnen vrij geven.

13. Bijzondere omstandigheden

Hier is sprake van een zogenaamde 'hardheidsclausule' op grond waarvan het college in bepaalde uitzonderlijke en/of onvoorziene situaties kan afwijken van de beleidsregels.

14. Verlengt privaat oplaadpunt

Bepaling spreekt voor zich.

15. Slotbepaling

Bepaling spreekt voor zich.