

Plaatsingsbeleid Publieke Laadpalen Gemeente Meppel

Ten behoeve van het Omgevingsprogramma Mobiliteit onderdeel Elektrisch Laden

1. Inleiding

In dit document gaan we in op de beleidsregels die we toepassen bij het plaatsen van reguliere publieke laadpalen (tot 22 kwh) in de openbare ruimte. Het plaatsingsbeleid voorziet in regels voor de gemeente Meppel voor het realiseren van (extra) laadvoorzieningen door het (bij)plaatsen van publieke laadpalen. Het plaatsingsbeleid is gerelateerd aan het Programma Elektrisch Laden als onderdeel van het Omgevingsprogramma Mobiliteit.

We maken bij het plaatsingsbeleid onderscheid tussen de plaatsingsstrategie en de plaatsingsleidraad. De plaatsingsstrategie gaat over de aanpak bij het uitbreiden van de publieke laadinfrastructuur. De plaatsingsleidraad helpt bij het bepalen van locaties voor publieke laadpunten.

2. Plaatsingsstrategie

Voor het uitbreiden van publieke laadinfrastructuur hanteren we een plaatsingsstrategie. We onderscheiden voor het (bij)plaatsen van publieke laadpalen drie strategieën: vraaggestuurd, strategisch en datagestuurd. Ook voor het inrichten van parkeervakken met verkeersborden hanteren we gebruiksdata. De strategieën lichten we hier hieronder nader toe.

2.1 Vraaggestuurd

Tot en met 2027 kunnen inwoners, ondernemers en lokale organisaties onder voorwaarden een publieke laadvoorziening aanvragen. Hiervoor gelden een aantal voorwaarden.

- De aanvrager beschikt over een elektrisch (stekker)voertuig;
- De aanvrager heeft geen parkeergelegenheid (bv. oprit, carport, garage) op eigen terrein;
- Er bevindt zich geen laadpaal in de buurt (binnen ongeveer 250 meter loopafstand met uitzondering van de wijk Centrum waar we uitgaan van een loopafstand van ongeveer 400 meter);
- De laadpalen in buurt zijn beperkt beschikbaar (zie hiervoor richtlijn data gestuurd bijplaatsen).

Bij goedkeuring plaatst de aanbieder van publieke laadinfrastructuur een laadpaal in de buurt van de aanvrager. De locatie wordt bepaald op basis van de plaatsingsleidraad.

We streven naar een dekkend netwerk van (semi)publieke laadpunten en een loopafstand naar een publiek laadpunt van ongeveer 250 meter. In bepaalde buurten is dit niet haalbaar, zoals in en rondom het centrum, op bedrijventerreinen en in het buitengebied. Dit heeft te maken met de manier hoe parkeren is georganiseerd, dat vervoersbewegingen in bepaalde buurten worden beperkt en dat we laadpalen geclusterd plaatsen op bij voorkeur de grote(re), centrale parkeerterreinen. We gaan op die locaties uit van een maximale loopafstand van ongeveer 400 meter naar een publiek laadpunt.

Publieke laadpalen zijn na plaatsing voor alle gebruikers met een elektrisch voertuig toegankelijk. De aanvrager heeft niet meer recht op het gebruik van de laadpaal dan andere buurtbewoners of bezoekers. Een uitzondering hierop vormen elektrische deelauto's die eenieder in een wijk of buurt kan gebruiken. Deze hebben een eigen parkeervak met laadpunt. Daarnaast willen we ook dat inwoners met een lichamelijke handicap hun elektrische auto kunnen opladen. In eerste instantie gaan wij na of het mogelijk is een reguliere publieke laadpaal voor deze doelgroep te plaatsen volgens de plaatsingsleidraad. De laadvoorziening is daarmee openbaar toegankelijk. Indien dit niet wenselijk is, kijken wij naar een maatwerkoplossing.

Het vraaggestuurd plaatsen zal de komende jaren (verder) afnemen naarmate het netwerk van publieke laadpunten groeit. Bij een dekkend netwerk zal vraaggestuurd plaatsen grotendeels overbodig worden.

2.2 Strategisch

De gemeente Meppel realiseert op eigen initiatief publieke laadvoorzieningen op strategische locaties. Voorbeelden van strategische locaties zijn parkeerplaatsen bij sportvoorzieningen, winkelgebieden, dorps- en wijkcentra, bedrijventerreinen, mobiliteitshubs en evenementlocaties. Laadpunten op bezoekerslocaties dragen bij aan een dekkend en toegankelijk netwerk van laadpunten voor onze inwoners

en ondernemers. Op strategische locaties worden laadpalen bijgeplaatst op basis van gebruik (zie paragraaf Datagestuurd).

2.2.1 Gebiedsontwikkeling

Bij gebiedsontwikkeling worden laadpunten strategisch geplaatst voor een dekkend netwerk. In een zo vroeg mogelijk stadium leggen we locaties voor publieke laadvoorzieningen vast. Bij de inrichting van de buurt en de aanleg en capaciteit van het stroomnet wordt op deze manier in een vroeg stadium rekening gehouden met (toekomstige) laadvoorzieningen. Indien de locatie zich daarvoor leent verkennen we bovendien de combinatie van parkeren/laden met de opwek van energie.

We houden rekening de toekomst rekening met laadpunten bij maximaal 20% van de parkeervakken. De energie-infrastructuur dient hierop te zijn voorbereid. Wanneer de buurt woonrijp is, worden laadpunten gerealiseerd op vooraf bepaalde locaties. Voor het aantal te realiseren laadpunten wordt rekening gehouden met de richtlijnen van het CROW (parkeerkerncijfers) in combinatie met specifieke kenmerken van de buurt.

2.3 Datagestuurd

We monitoren het gebruik van de publieke laadpalen, omdat we het aantal laadvoorzieningen willen laten aansluiten bij de laadvraag. Bij een voldoende hoog verbruik realiseren we extra laadvoorzieningen in de buurt door parkeervakken toe te wijzen voor elektrisch laden en een laadpaal bij te realiseren. Naarmate er meer publieke laadpalen zijn gerealiseerd en het netwerk verder wordt verdicht, neemt het datagestuurd plaatsen toe. We hanteren voor het realiseren van extra laadvoorzieningen en het inrichten van extra parkeervakken onderstaande richtlijnen. Op basis van gebruiksdata gaan we uit van een gemiddeld gebruik per laadsessie van 25 kWh en een gemiddelde sessieduur van 8 uur.

2.3.1 Richtlijn bijplaatsen laadpalen

We monitoren het gebruik van de publieke laadpunten aan de hand van gebruiksdata van de aanbieders van publieke laadpalen. Belangrijke data voor het bijplaatsen van laadpalen zijn het gebruik in kW en het aantal laadsessies per maand. Vanaf een verbruik per laadpaal van 1.250 kWh per maand of 50 laadsessies per maand gemiddeld over de laatste drie maanden, realiseren we een extra laadvoorziening in de buurt. Het gaat bij deze richtlijn over het totaalverbruik van beide aansluitpunten. We hebben bij de beoordeling ook oog voor het gebruik van laadpalen in de directe omgeving.

2.3.2 Richtlijn beborden parkeervakken

Bij het plaatsen van een laadpaal met twee laadpunten wordt een verkeersbesluit genomen voor het toewijzen van twee parkeervakken voor alleen elektrisch laden. Minimaal één parkeervak wordt na plaatsing ook direct met verkeersborden ingericht voor alleen elektrisch laden. Op grotere parkeerlocaties worden beide parkeervakken ingericht. Daar waar in eerste instantie één parkeervak met verkeersborden is ingericht voor alleen elektrisch laden, hanteren we gebruiksdata voor het inrichten van het tweede parkeervak. Vanaf een gebruik van 750 kW per laadpaal of 30 laadsessies per maand (gemiddeld over de laatste drie maanden) plaatsen we ook bij het tweede parkeervak een verkeersbord. Het gaat hierbij om het totaalverbruik van beide aansluitpunten.

3. Plaatsingsleidraad

De groei van elektrisch rijden zorgt voor een grotere vraag naar publieke laadinfrastructuur. Aspecten die van belang zijn bij de realisatie en het gebruik van publieke laadinfrastructuur zijn zichtbaarheid, toegankelijkheid en nabijheid van het stroomnet. Daarnaast willen we de impact van publieke laadpunten op de omgeving zoveel als mogelijk beperken. We houden daarom rekening met direct omwonenden, gebruikers van het voetpad, bomen en planten, voorzieningen in de fysieke ruimte (ook ondergronds), (verkeers)veiligheid en parkeerdruk. De parkeerdruk is in meerdere buurten in onze gemeente hoog. Het toewijzen van parkeervakken voor elektrisch laden wordt verkozen boven een geringe toename van de parkeerdruk. Waar dat wel mogelijk is op basis van onderstaande uitgangspunten en criteria, plaatsen we laadpalen op locaties met een lagere parkeerdruk. Parkeerdruk is echter geen reden om geen laadvoorzieningen te realiseren in een straat of buurt.

3.1 Uitgangspunten en afwegingscriteria

Het bepalen van een locatie voor een publiek laadpunt is maatwerk. Onderstaande uitgangspunten en criteria worden gewogen bij de locatiekeuze voor een laadpaal. Hierbij maken we onderscheid tussen 'wensen' en 'eisen' die we stellen aan de locatie.

3.1.1 Wensen

1. We plaatsen de laadpaal binnen 250 meter loopafstand vanaf het adres van de aanvrager. Waar dat niet haalbaar is, streven we naar een maximale loopafstand van 400 meter.
2. De laadpaal wordt bij voorkeur geplaatst bij centrale en grotere parkeerterreinen waar het mogelijk is in de toekomst één of meerdere laadpalen bij te plaatsen.
3. Bij gereguleerd parkeren wordt de laadpaal geplaatst op basis van de laadbehoefte in de betreffende zone.
4. We plaatsen laadpalen geclusterd bij elkaar.
5. Laadpalen worden niet geplaatst op locaties waar uitsluitend kort geparkeerd wordt.
6. De laadpaal wordt geplaatst op een locatie waar deze zichtbaar en goed toegankelijk is voor voertuigen. Vaak is dit bij de ingang/inrit van het parkeerterrein of zijn het de eerste of laatste vakken van een parkeervoorziening.
7. De laadpaal wordt niet direct voor een monument of deur/raam van een woning geplaatst. Waar mogelijk wordt de laadpaal tegen een blinde gevel geplaatst.
8. De laadpaal wordt geplaatst bij haaksparkeerplaatsen in plaats van langspaarkeerplaatsen.
9. De laadpaal wordt geplaatst op een locatie binnen 25 meter van het laagspanningsnet.
10. Bij haaks- en langsparkeren wordt de laadpaal in het midden tussen 2 parkeervakken geplaatst.
11. Bij haaksparkeeren is de afstand tussen trottoirband/varkensrug en laadpaal 50 cm. Wanneer deze afstand kleiner is, dient bij voorkeur aanrijdbeveiliging geplaatst te worden.
12. Bij plaatsing van de laadpaal in het parkeervak (zonder trottoirband of varkensrug) zijn de haaksparkeervakken 6 meter lang en wordt aanrijdbeveiliging geplaatst.
13. De laadpaal wordt bij voorkeur in het straatwerk geplaatst. Bij plaatsing in het groen heeft een locatie waar geen of beperkt beplanting verwijderd hoeft te worden de voorkeur. Een groenperk heeft doorgaans de voorkeur boven een grasstrook of heg/haag.
14. Bij plaatsing in een groenperk wordt rondom de laadpaal grondversteving aangebracht bestaande uit grasbetontegels (of vergelijkbaar).
15. Bij plaatsing van de laadpaal in het voetpad is er 120 cm doorloopruimte.
16. De laadpaal staat even ver van een boom als de kruin van de boom breed is (en minimaal 3 meter vanaf de stam van de boom).
17. Rondom de laadpaal is 50 cm ruimte voor onderhoud beschikbaar.

3.1.2 Eisen

1. De laadpaal wordt geplaatst op grond in eigendom en beheer van de gemeente.
2. De laadpaal wordt geplaatst bij twee herkenbare publieke parkeervakken die 24/7 toegankelijk zijn.
3. De laadpaal wordt niet hinderlijk dicht bij straatmeubilair, fietsenrekken, afvalcontainers of andere objecten in de publieke ruimte geplaatst.
4. Bij plaatsing van de laadpaal in het voetpad is er minimaal 100 cm doorloopruimte.
5. Een laadpaal wordt op minimaal 3 meter van een elektriciteitskast geplaatst.
6. Een laadpaal wordt op minimaal 1 meter van het middenspanningsnet geplaatst.
7. Een laadpaal wordt niet boven kabels of leidingen geplaatst.
8. Een laadpaal wordt niet boven de buizen van de stadverwarming, gastransport of riolering geplaatst.
9. De laadpaal wordt niet geplaatst op een locatie waarvan bekend is dat deze opnieuw wordt ingericht.