

Uitvoeringsregels Reguliere Laadpalen





Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Uitgangspunten uitvoeringsregels.....	3
1.3 Doel en scope document	4
2. Uitwerking beleidskeuzes.....	5
2.1 Private, semipublieke, publieke laadpunten	5
2.3 Soorten laadinfrastructuur	6
2.4 Realisatiecriteria	6
3. Participatie	8
4. Bebording en markering laadlocatie	9



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Om onze klimaatdoelen te halen is het nodig dat ook ons vervoer verduurzaamt. In de gemeente Hoeksche Waard zetten we in op het verminderen van de CO₂-uitstoot van de Hoeksche Waardse mobiliteit, met als doel dat de uitstoot in 2030 met 25% verminderd is ten opzichte van 2020.

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 de Hoeksche Waard is de prognose dat er ongeveer 1000 laadpunten in 2025, 2000 laadpunten in 2030, en 4000 laadpunten in 2035 nodig zijn. Dit is een forse toename ten opzichte van de ongeveer 650 laadpunten nu. De opgave is echter breder dan personenvervoer. 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 uitvoeringsregels elektrische personenauto's.

1.2 Uitgangspunten uitvoeringsregels

In deze uitvoeringsregels elektronische personenauto's zijn een aantal strategische keuzes gemaakt:

Type laadinfra

Om de druk op de openbare ruimte te beperken, kiezen we ervoor de 'ladder van het laden' te volgen. Dit houdt in dat elektrische auto's zoveel mogelijk op privaat terrein laden, indien mogelijk. Automobilisten die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten;

Soort laadpunten

De focus van de uitvoeringsregels elektrische personenauto's ligt op reguliere laadinfrastructuur, oftewel laadpalen. Daarnaast is er ook sprake van snellaadpunten, waar de gemeente het initiatief bij de marktpartijen legt.

Uitvoeringsmodel

De gemeente kiest ervoor om aan te haken op de regionale concessie van de Samenwerkende Gemeentes Zuid-Holland. In de concessie streven we naar het afnemen van betaalbare, duurzame en groene stroom.

Plaatsingsstrategie

Er is gekozen voor een diverse aanpak. Zo blijft voor een deel van de laadpalen het vraaggestuurde systeem gehandhaafd, waarbij bewoners een aanvraag kunnen doen voor een laadpaal.

Ook worden er proactief en strategisch laadpalen geplaatst. Zo worden er laadpalen gerealiseerd op plekken waar bewoners geen aanvraag kunnen doen. Hiermee worden zowel bezoekers als bewoners van onze gemeente gefaciliteerd. Ook worden er op een proactieve laadpalen geplaatst. Op basis van verschillende databronnen wordt de behoefte voor laadpalen voorspeld, om zo laadpunten 'voor-de-vraag-uit' te plaatsen.

Participatie

We kiezen ervoor bewoners te informeren en raad te plegen bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken. Daarnaast stellen we een plankaart op die op detailniveau inzicht geeft in de geografische ontwikkeling van de laadbehoefte. Deze kaart kan worden gebruikt in de communicatie met wijkraden, ondernemers en of inwoners.



1.3 Doel en scope document

Het plaatsingsbeleid geeft invulling aan de keuzes die in de uitvoeringsregels elektrische personenauto's van de gemeente Hoeksche Waard 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 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 uitvoeringsregels hierop aan. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur snel gaan, actualiseren we de uitvoeringsregels in ieder geval elke 2 jaar.



2. Uitwerking beleidskeuzes

2.1 Private, semipublieke, publieke laadpunten

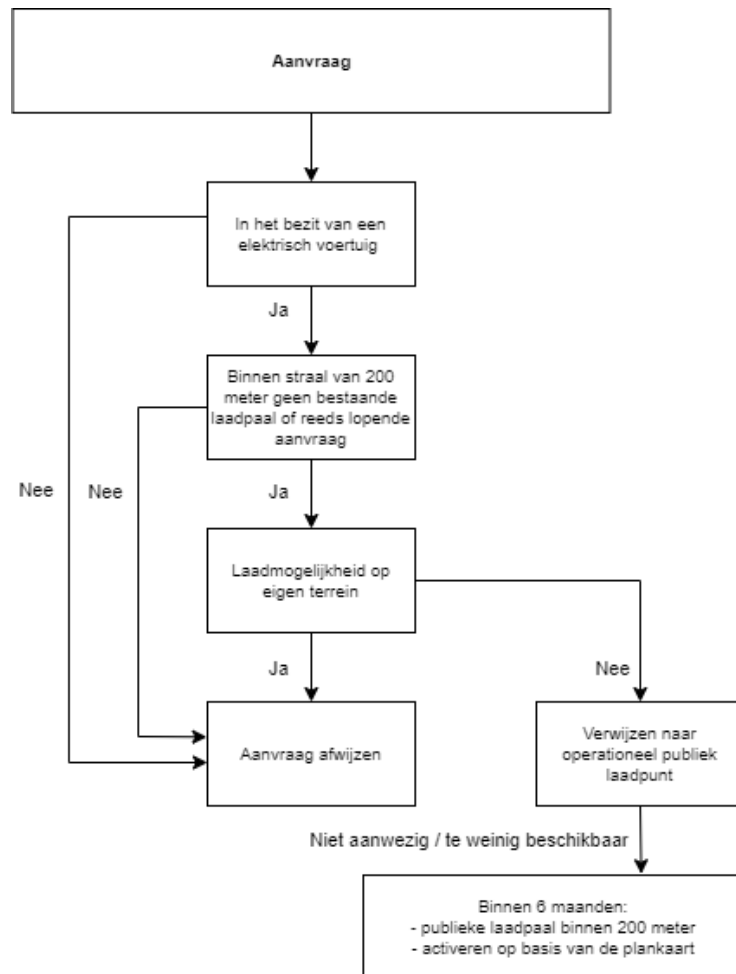
In dit hoofdstuk beschrijven we het toetsingsproces. Met dit proces is duidelijk op welke manier we invulling geven aan de uitvoeringsregels elektrische personenauto's.

Toetsingsproces

We hanteren het uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Alleen voor EV-rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben, plaatst de gemeente laadvoorzieningen in de publieke ruimte. We toetsen dit aan de hand van het schema in figuur 1.

We toetsen of:

1. Een aanvrager kan laden op **eigen terrein**;
2. Indien dit niet mogelijk is: de aanvrager kan laden op **(semi)publieke locatie**. We accepteren dat de aanvrager tijdelijk op een grotere afstand van de woning moet laden;
3. Indien de dichtstbijzijnde laadpaal buiten een straal van meer dan 200 meter hemelsbreed van de woning verwijderd is, starten we het proces om – waar mogelijk – een **nieuwe laadpaal** binnen een straal van 200 meter volgens de plankaart te activeren.



Figuur 1: Toetsingsschema publieke laadpalen



Het honoreren van een aanvraag geeft de aanvrager geen recht op een gereserveerde parkeerplaats (geen reservering op kenteken).

In verband met de (verkeers)veiligheid staan we niet toe dat er losliggende kabels onbeschermd in de openbare ruimte liggen.

Volgens de 'ladder van laden' heeft laden in parkeergarages de voorkeur ten opzichte van laden in de openbare ruimte. Zeker als bijvoorbeeld bewoners van appartementencomplexen al beschikken over een eigen parkeerplaats. De gemeente staat daarom geen laadpalen toe aan de openbare ruimte ten behoeve van VvE's.

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. Wij doen mee aan de regionale aanbesteding voor de concessie voor het plaatsen van openbare laadpalen. Dat betekent dat er in principe alleen openbare laadpalen worden geplaatst door de concessiehouder en volgens de afspraken uit de concessie.

Snellaadpunten

Wij staan positief tegenover snelladen. Snelladers nemen echter wel meer ruimte in beslag, en vallen buiten de concessie. Onze focus ligt daarom op de reguliere laadpalen. Het initiatief voor snelladen ligt dus bij de marktpartijen.

2.4 Realisatiecriteria

Bij het bepalen van de locatie en planning van de realisatie van laadinfrastructuur worden verschillende criteria gehanteerd. Deze criteria zijn hieronder op hoofdlijnen beschreven. De afweging van hoe deze aandachtspunten exact worden meegenomen in het vaststellen van de locatie en planning blijft maatwerk. Het blijft aan de gemeente om een afweging te maken tussen individuele belangen en het maatschappelijke belang van een laadpaal. Bij de realisatie van laadinfrastructuur gelden de volgende criteria:

- **Veiligheid:** de laadkabel mag niet over het trottoir liggen;
- **Eigen terrein:** publieke laadpalen worden niet gerealiseerd op privéterrein.
- **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;
- **Gebruik:** We reserveren over het algemeen niet direct beide parkeervakken als laadplek, maar één van de twee. Dit voor flexibiliteit en ruimte. Wanneer het laadpunt meer dan 5000kWh op jaarbasis verbruikt reserveren we de andere parkeerplek voor het opladen van elektrische auto's.
- **Bestaand parkeervak:** laadpalen worden waar mogelijk gerealiseerd bij bestaande parkeerplaatsen;
- **Doorgaande looproute:** De minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van laadpunt en bebording minimaal 120cm bedragen.
- **Toegankelijkheid:** Het laadpunt is goed toegankelijk voor gebruikers. Het laadpunt zorgt dat de omgeving toegankelijk blijft voor andere gebruikers (zoals rolstoelgebruikers). Dit kan betekenen dat er tegels bij moeten worden geplaatst wanneer de paal anders niet toegankelijk is;
- **Groene openbare ruimte:** Parkeerplaatsen van laadpalen zo min mogelijk ten koste gaan van bestaande groene openbare ruimte;
- **Bomen:** In de buurt van bomen dient de werkwijze van de poster 'Werken rond bomen' van normeninstituut Bomen gevolgd te worden;
- **Niet voor de deur van de aanvrager:** Elke laadpaal in de publieke ruimte is een openbare laadpaal. Dit betekent dat bij voorkeur een laadpaal niet wordt geplaatst op het parkeervak voor de deur van de aanvrager geplaatst, om te voorkomen dat aanvrager en omwonenden het laadpunt ervaren als 'eigen';
- **Publiek karakter:** Het is aannemelijk dat de laadpaal door meerdere gebruikers gedeeld kan worden;



- **Ingetogen inpassing:** Laadpalen worden op een ingetogen, onopvallende manier ingepast in de openbare ruimte. Plaatsing bij prominente en zichtbare plekken wordt vermeden en laadpalen worden bij de minst prominente gevel gepositioneerd, bijvoorbeeld ter hoogte van blinde gevels;
- **Staat van onderhoud:** Na plaatsing van de laadpaal is goed onderhoud vereist evenals onmiddellijk herstel of vervanging van beschadigde of vernielde voorzieningen (o.a. naar aanleiding van overlast en of een melding);
- **Herstel en verwijderen van laadpalen:** Laadpalen die naar het oordeel van de gemeente verwaarloosd, van onvoldoende kwaliteit zijn of niet meer gebruikt worden, moeten binnen de daarbij aangegeven termijn worden hersteld ofwel verwijderd. Gebeurt dit niet, dan zal de voorziening door de gemeente verwijderd worden, ten laste van de aanbieder;
- **Deelmobiliteit:** Leveranciers van deelmobiliteit krijgen wanneer gewenst en mogelijk de mogelijkheid om publieke parkeerplaatsen te reserveren voor de deelvoertuigen;
- **Gehandicaptenparkeerplaatsen:** Het is mogelijk om een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken te hebben en een laadpaal hiervoor aan te vragen. Bij voorkeur combineren wij dit met een regulier laadplek. Dit is niet altijd mogelijk, en kan vereisen dat de gehandicaptenparkeerplaats moet worden verplaatst. Dit komt ten koste van de aanvrager.

3. Participatie

De gemeente vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners *informer*en we bij de uitrol realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken, en raadplegen we bij de plankaart van de laadpaal.

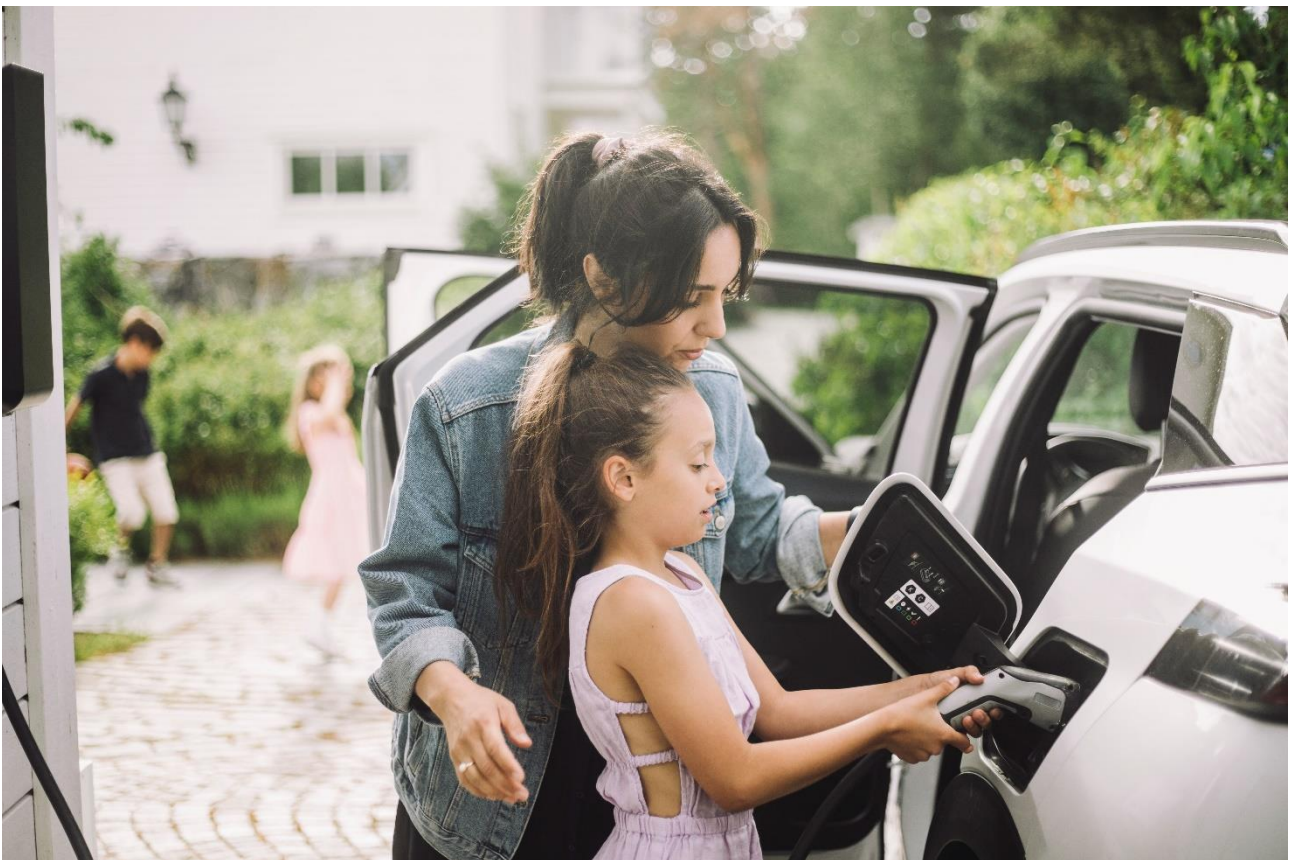
Informer

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 de gemeente de locatie kan heroverwegen.

Om inwoners goed te informeren over de voorgenomen plaatsing van de laadpaal kondigen we het verkeersbesluit ook aan in de lokale krant (het Kompas). Daarnaast stellen we een plankaart op die op detailniveau inzicht geeft in de geografische ontwikkeling van de laadbehoefte. Deze kaart kan worden gebruikt in de communicatie met wijkraden, ondernemers en of inwoners. Bewoners kunnen een zienswijze leveren op de voorgenomen locaties van de laadpalen.

Bezwaren

Een van de doelen van deze uitvoeringsregels is ook om houvast te bieden bij bezwaren op laadpalen. Helaas zien wij een trend dat op circa 30% van de aanvragen voor laadpalen een bezwaar wordt ingediend. Dit brengt extra kosten en tijd met zich mee. Door het proactief en strategisch laadpalen te plaatsen hopen wij de bezwaren vooraf in het proces inzichtelijk te krijgen.





4. Bebording en markering laadlocatie

Een laadlocatie wordt op dit moment standaard voorzien met een bord E4 van bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) 1990 daaronder 1 of 2 plaatsingspijlen.

Het bord E8c is sinds 1 januari 2023 toegevoegd aan bijlage 1 van het RVV. Dit nieuwe bord zorgt ervoor dat er mogelijk kan worden gehandhaafd tegen laadpaalkleven, doordat het werkwoord *opladen* in de omschrijving staat. Op dit moment staan en worden er nog oudere borden, E4 en E8, geplaatst. De gemeente oogt, met betrekking tot uniformiteit, deze op termijn te vervangen door het E8c bord.