

Plaatsingsbeleid publieke laadinfrastructuur gemeente Westerkwartier



Definitief, maart 2022

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Voorwaarden voor plaatsing en locaties voor publieke laadpunten	3
2.1 Plaatsingsvoorwaarden	3
2.2 Locatievoorwaarden	3
3. Verkeerbesluit en inrichting laadlocatie	4

1. Inleiding

Onze strategie voor de uitrol van laadinfrastructuur in onze gemeente hebben we vastgelegd in de laadvisie gemeente Westerkwartier. Dit plaatsingsbeleid geeft uitvoering aan de keuzes die we maken over **publieke laadinfrastructuur** in de laadvisie. Het plaatsingsbeleid richt zich met name op de uitrol van laadinfrastructuur voor personenauto's en helpt de gemeente bij de uitvoering.

Voor personenauto's is op dit moment op veel plaatsen al een grote behoefte aan laadpunten en verwachten we een sterke toename de komende jaren. 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 ook het plaatsingsbeleid in ieder geval elke twee jaar.

2. Voorwaarden voor plaatsing en locaties voor publieke laadpunten

2.1 Plaatsingsvoorwaarden

In de visie is gekozen voor een aanvraag gestuurde uitrolstrategie. Dit betekent dat er geplaatst wordt naar aanleiding van aanvraag van een EV-rijder. Indien er wordt voldaan aan onderstaande criteria, wordt plaatsing van laadinfrastructuur toegestaan:

1. Aantoonbare behoefte door een aanvraag van een bewoner of forens die een elektrisch voertuig in bezit of gebruik heeft dan wel krijgt.
2. De aanvrager (bewoner of forens) beschikt niet over een privéterrein waarop een elektrische auto middels een eigen aan te brengen laadvoorziening kan worden opgeladen.
3. De laadpaal wordt gerealiseerd binnen een loopafstand van circa 250 meter van het adres van de aanvrager.
4. Indien er binnen een loopafstand van circa 250 meter al een laadlocatie van de concessiehouder dan wel een andere aanbieder aanwezig is, wordt aan de hand van het gebruik bepaald of een extra laadlocatie noodzakelijk is.
5. Indien een laadpaal op jaarbasis meer dan 5000 kWh stroomafname heeft wordt er een extra laadpaal bijgeplaatst.

2.2 Locatievoorwaarden

Bij de locatiebepaling van de laadinfrastructuur gaan we uit van de volgende criteria.

- veiligheid: de laadkabel mag niet over het trottoir liggen;
- 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;
- uitbreidingsmogelijkheden: een laadpaal wordt bij voorkeur op een centrale locatie in de wijk geplaatst met meerdere parkeervakken, zodat bij groeiende laadbehoefte in de toekomst op dezelfde locatie het aantal laadpalen kan worden uitgebreid;
- de ondergrond is in eigendom van de gemeente;

- de oplaadpaal wordt op de raaklijn met de aangrenzende parkeervak(ken) geplaatst zodat (in de toekomst) eenvoudig twee (of meer) elektrische auto's tegelijk kunnen laden.
- belemmering voorkomen: de minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van laadpunt en bebording minimaal 120 cm bedragen. Ook niet plaatsen op de smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad.
- er zijn geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair
- groene openbare ruimte: parkeerplaatsen van laadpleinen mogen niet ten koste gaan van bestaande groene openbare ruimte.
- er is geen sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen binnen de komende twee jaar;
- 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.
- 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.

3. Verkeersbesluit en inrichting laadlocatie

3.1 Verkeersbesluit voor alle laadlocaties

Voor alle laadlocaties nemen we als gemeente een verkeersbesluit. Het verkeersbesluit geeft het parkeervak de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'. In dit vak mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto's die daadwerkelijk opladen.

Dit verkeersbesluit nemen we voor alle laadlocaties vanuit om de volgende redenen:

- Juridische basis: Verkeersbesluiten zorgen ervoor dat je kunt handhaven en de positie van EV-rijders in de gemeente kunt versterken; bewoners kunnen zich ook onderling beroepen op de Verkeerswet.
- Bezetting (en business case): Wanneer je het parkeervak specifiek de doelbestemming 'elektrisch laden' geeft - en dus niet laden én parkeren - kun je ook optreden tegen EV-rijders die aan de laadpaal blijven kleven. Daarmee vergroot je de businesscase van de laadpaal. Hiervoor is wel intensieve handhaving nodig. Slim laden blijft wel mogelijk, omdat de laadsessie gepauzeerd kan worden en de auto pas het recht op parkeren verspeelt als deze volledig is opgeladen.

Verkeersbesluit voor laadpleinen

Bij laadpleinen kiezen we ervoor om niet alle parkeervakken direct te bestemmen voor elektrische voertuigen. We nemen een verkeersbesluit voor de helft van de parkeervakken en monitoren het gebruik. Hoe intensiever de laadpunten worden gebruikt, hoe meer parkeervakken we bestemmen voor elektrisch laden.

3.2 Inrichting laadlocatie

Iedere laadlocatie wordt voorzien van een E4-verkeersbord (volgens RVV) op basis waarvan wettelijke handhaving mogelijk is, met een wit onderbord met de tekst "Opladen van elektrische voertuigen".