PLAATSINGSBELEID
elektrische laadinfrastructuur



Gemeente Staphorst

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In gemeente Staphorst willen we uitvoering geven aan het thema 'Duurzaam voor elkaar' uit de Omgevingsvisie en willen we voldoen aan de doelen die gesteld zijn in het nationale Klimaatakkoord. Daarom 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 gemeente Staphorst is de prognose 125 laadpunten in 2025, 250 laadpunten in 2030, en 490 laadpunten in 2035, ten opzichte van 24 laadpunten nu. Dat vraagt om een forse uitbreiding van het aantal laadpunten en 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 onze Integrale Laadvisie.

In de Integrale Laadvisie zijn de volgende strategische keuzes gemaakt:

1. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten voor de gebruikersgroepen bewoners en bezoekers en deelauto's.
2. De gemeente heeft voorkeur voor aanleg van laadpleinen waar dit mogelijk en logisch is (denk aan plaatsen met een hoge concentratie rijtjeswoningen), die gaandeweg gerealiseerd worden naarmate de vraag toeneemt. Op die manier vergroten we de laadzekerheid, zorgen we voor een goede ruimtelijke inpassing en voorkomen we zoekverkeer van EV-rijders naar een beschikbaar laadpunt. Op plekken waar minder of nauwelijks vraag naar elektrische laadinfrastructuur is, zullen geen laadpleinen komen en wordt vraagafhankelijk gekeken hoe passend invulling gegeven kan worden aan de laadbehoefte.
3. Als gemeente willen we op dit moment geen actieve rol spelen in snelladen. Langs de A28 op verzorgingsplaats Dekkersland zijn binnen de gemeentegrenzen al voorzieningen om snel te laden.
4. We hebben als gemeente gekozen voor het concessiemodel. Dit betekent dat een CPO[1] voor een bepaalde periode het exclusieve plaatsingsrecht krijgt voor alle laadlocaties in de openbare ruimte. Door voor een concessie te kiezen worden de kosten voor het plaatsen van een laadpaal en de financiële risico's die daarmee gemoeid zijn gedekt door de CPO.
5. Onze plaatsingsstrategie voor publieke laadpunten gaat uit van primair vraaggestuurd. Om tijdig te faciliteren in tijdige plaatsing voor de groeiende behoefte voor laadinfra, wordt 30% van het aantal laadpalen dat naar verwachting jaarlijks nodig is in de gemeente Staphorst proactief geplaatst.[2]

---

[1] *Charge Point Operator: aanbieder van laadpalen*

[2] Dit sluit aan bij de uitgangspunten die horen bij de deelname aan de aanbesteding voor de concessie voor het plaatsen van laadpalen waarover uw raad is geinformeerd middels een raadmemo van 5 oktober 2021. Disclaimer: als blijkt bij de aanbesteding dat dit uitgangspunt niet haalbaar blijkt, gaat het college hierover in gesprek met de gemeenteraad. Zie ook paragraaf 7.4.

6. Gemeente Staphorst vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners krijgen een raadplegende rol bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken. Dit betekent dat we luisteren naar de inbreng van inwoners over de voorgenomen locaties voor laadpunten en dit meenemen in de verdere uitwerking.

1.2 Doel en scope document

Het plaatsingsbeleid geeft invulling aan de keuzes die in de Integrale Laadvisie van gemeente Staphorst zijn gemaakt. Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroepen personenvervoer (bewoners en bezoekers) en deelauto's 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. Wat betreft deelauto's is er op dit moment nog geen behoefte aan laadpunten, dit kan veranderen en hierop is de gemeente voorbereid. 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. Dit zijn dus publieke laadpunten.

2.2 Locaties/Plankaart

Welke locaties geschikt zijn voor laadpalen, leggen we vast in een plankaart. Dit geeft zowel onze organisatie als de netbeheerder houvast en versnelt het proces rond plaatsing.

Op de plankaart staan alle locaties die mogelijk in aanmerking komen voor een laadpaal. Daarvoor zijn een aantal criteria opgesteld:

- Er worden locaties beschikbaar gesteld in gebieden waar mensen niet kunnen laden op eigen terrein. Daarnaast wordt gestreefd naar een goede spreiding van publieke laadpunten in de gemeente/
- Buurten/straten waar weinig ruimte is voor privé laadpunten verdienen extra aandacht.
- Een verhoging van de parkeerdruk moet zo mogelijk worden voorkomen.
- Er wordt gestreefd naar het clusteren van laadpunten. Locaties op de plankaart moeten dus de mogelijkheid hebben om het aantal laadpunten uit te breiden.

De plankaart voorziet in een goede spreiding van laadmogelijkheden in de gemeente, door het mogelijk te maken om op de locaties waar niet op eigen terrein geladen kan worden een publieke laadpaal te plaatsen. Daarnaast zorgt de kaart voor continuïteit in het plaatsingsbeleid. Dit maakt het ook voor inwoners duidelijk en overzichtelijk. Verder zorgt de kaart voor kortere wachttijden na het aanvragen van een paal. Ook delen we de kaart met de netbeheerder, waardoor ook de netbeheerder op tijd de nodige maatregelen kan nemen.

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.

Snellaadpunten
Als gemeente willen we op dit moment geen actieve rol spelen in snelladen. Langs de A28 op verzorgingsplaats Dekkersland zijn binnen de gemeentegrenzen al voorzieningen om snel te laden.

2.4 Plaatsingsstrategie

Onze plaatsingsstrategie voor publieke laadpunten is primair vraaggestuurd. Om tijdig te faciliteren in plaatsing voor de groeiende behoefte voor laadinfra, wordt 30% van het aantal laadpalen dat naar verwachting jaarlijks nodig is in de gemeente Staphorst proactief geplaatst.

Vraaggestuurde plaatsing
We kiezen primair voor vraaggestuurde plaatsing, waarbij bewoners en forenzen een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. Daarna zoeken we een geschikte locatie met behulp van de plankaart. We werken samen met één vast marktpartij die op basis van aanvragen investeerd in laadinfrastructuur. Daarbij accepteren we dat de doorlooptijden langer zijn dan bij datagedreven plaatsing. De verwachting is dat in grote delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen. Mocht dit problemen opleveren voor bezoekers, dan kan alsnog bepaald worden om een laadpaal bij te plaatsen.

Er zijn een aantal criteria waaraan een aanvraag moet voldoen:
- De aanvrager moet aantonen dat hij/zij in het bezit is van een elektrische auto of binnen een redelijke termijn in het bezit zal zijn van een elektrische auto.
- Er is op moment van aanvragen geen laadpaal binnen een straal van 250 meter of, als de laadpaal die beschikbaar is binnen 250 meter druk wordt bezocht.

Proactieve plaatsing
Om tijdig te faciliteren in plaatsing voor de groeiende behoefte voor laadinfra, wordt 30% van het aantal laadpalen dat naar verwachting jaarlijks nodig is in de gemeente Staphorst proactief geplaatst.[3] Dat betekent dat er jaarlijks 5 laadpalen proactief geplaatst worden. Hiermee wordt tijdig gefaciliteerd in de groeiende behoefte voor laadinfrastructuur en tegelijkertijd voorkomt deze aanpak dat er meer laadpalen geplaatst worden dan nodig is.

Voor het proactief plaatsen van laadpalen zijn de volgende criteria opgesteld:
- De proactief te plaatsen palen dragen bij aan een goede spreiding van laadinfrastructuur in de gemeente Staphorst.
- Als een laadpaal voldoende wordt gebruikt dan beginnen we met het clusteren van laadpalen op die locatie, door op die locatie een paal proactief te plaatsen. Hiervoor zijn afspraken gemaakt met de CPO.

[3] Dit sluit aan bij de uitgangspunten die horen bij de deelname aan de aanbesteding voor de concessie voor het plaatsen van laadpalen waarover uw raad is geinformeerd middels een raadmemo van 5 oktober 2021. Disclaimer: als blijkt bij de aanbesteding dat dit uitgangspunt niet haalbaar blijkt, gaat het college hierover in gesprek met de gemeenteraad. Zie ook paragraaf 7.4.

2.5 Realisatiecriteria

Bij de realisatie van laadinfrastructuur gelden 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;
- ***Plankaart:*** laadpalen worden in principe alleen geplaatst op de in de plankaart aangewezen locaties, tenzij de aanvraag verder dan 250 meter bij een van de locaties ligt.
- **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' (uitzonderingen kunnen worden gemaakt voor bijvoorbeeld mensen met een beperking);
- **groene openbare ruimte:** parkeerplaatsen van laadpleinen mogen niet ten koste gaan van bestaande groene openbare ruimte of het verloren groen moet worden gecompenseerd;
- **belemmering voorkomen:** de minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van laadpunt en bebording minimaal 120 cm bedragen (evt. 90 cm). Kijken naar situatie evt. stoep aan overzijde. Ook niet plaatsen op de smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad;
- **concentratie:** het clusteren van laadpalen heeft altijd de voorkeur boven losse laadpalen in de openbare ruimte. Ook daarvoor is een plankaart van belang, aangezien de verwachting is dat er in het begin weinig aanvragen zullen zijn en het clusteren in het begin dus niet mogelijk zal zijn.

Laadpleinen

Bij laadpleinen kiezen we voor smallere laadpalen, zodat ze minder ruimte innemen. De bijbehorende verdeelkast is wel groter en passen we zo efficiënt mogelijk in *bijvoorbeeld door deze te combineren met straatmeubilair.*

In de voorbereidingen bij de aanleg van een laadplein houden we er rekening mee dat we in de toekomst meer laadpalen nodig hebben. We leggen hiervoor alvast kabels, leidingen en mantelbuizen aan, maar de palen zelf plaatsen we nog niet.

3 Participatie

Gemeente Staphorst vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners raadplegen we bij de uitrol realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken. Dit betekent dat we reacties van inwoners willen ophalen ten aanzien van de voorgestelde laadlocatie(s) als er plannen zijn om ergens een laadpaal te plaatsen. Deze vorm van participatie is belangrijk voor het verkrijgen van draagvlak voor laadvoorzieningen in of nabij woonwijken.

De input van inwoners en stakeholders wordt meegenomen als er plannen zijn om ergens een laadpaal te plaatsen. Niet alle input kan worden meegenomen. We kijken niet naar input op individueel niveau. Dat wil zeggen dat bewoners niet kunnen aangeven dat ze de laadpaal dichterbij willen, omdat dat handig is. Een uitzondering hierop is er voor bewoners met een beperking. Verder nemen we input mee die aangeeft dat een locatie niet geschikt is.

Als duidelijk wordt dat er binnen een buurt of deelgebied veel weerstand is, zal het college per situatie bekijken in hoeverre de gemeente tegemoet kan komen aan de wensen die de buurt inbrengt. Het college probeert in dergelijke gevallen de negatieve impact tot het minimum te beperken.

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.

Bij een verkeersbesluit hoort een bezwaartermijn van minimaal 6 weken nadat deze is gepubliceerd in de Staatscourant. Nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden wordt het parkeervak ingericht met tenminste een E4-bord met onderbord ‘opladen van elektrische voertuigen’ (bijlage 1).

Elektrische deelauto’s
Ook deelauto-aanbieders gaan over op elektrisch vervoer. Dit is een kans om duurzaamheidsdoelstellingen te combineren met een verlaging van de parkeerdruk.

Aanbieders wordt vaak aangeraden om een aanvraag te doen als een gewone aanvrager, zodat de gemeente deze aanvraag gewoon kan behandelen.

Een verkeersbesluit kan ook gekoppeld worden aan een kenteken van een deelauto (dat gebeurt vaak bij gehandicaptenparkeerplaatsen), maar ook aan de aanbieder van de deelauto.

Bijlage: bebording laadlocaties

Voor het aanduiden van de gereserveerde parkeerplaatsen worden de borden E04 en OB-20 gebruikt (uit RVV 1990 – bijlage 1; zie figuren 1 en 2). Bij twee gereserveerde parkeerplekken wordt de paal met bebording op de scheiding van beide parkeervakken geplaatst en wordt onderbord OB-504 toegevoegd (zie figuur 3).



Figuur 1: E-04



Figuur 2: OB-20



Figuur OB-504